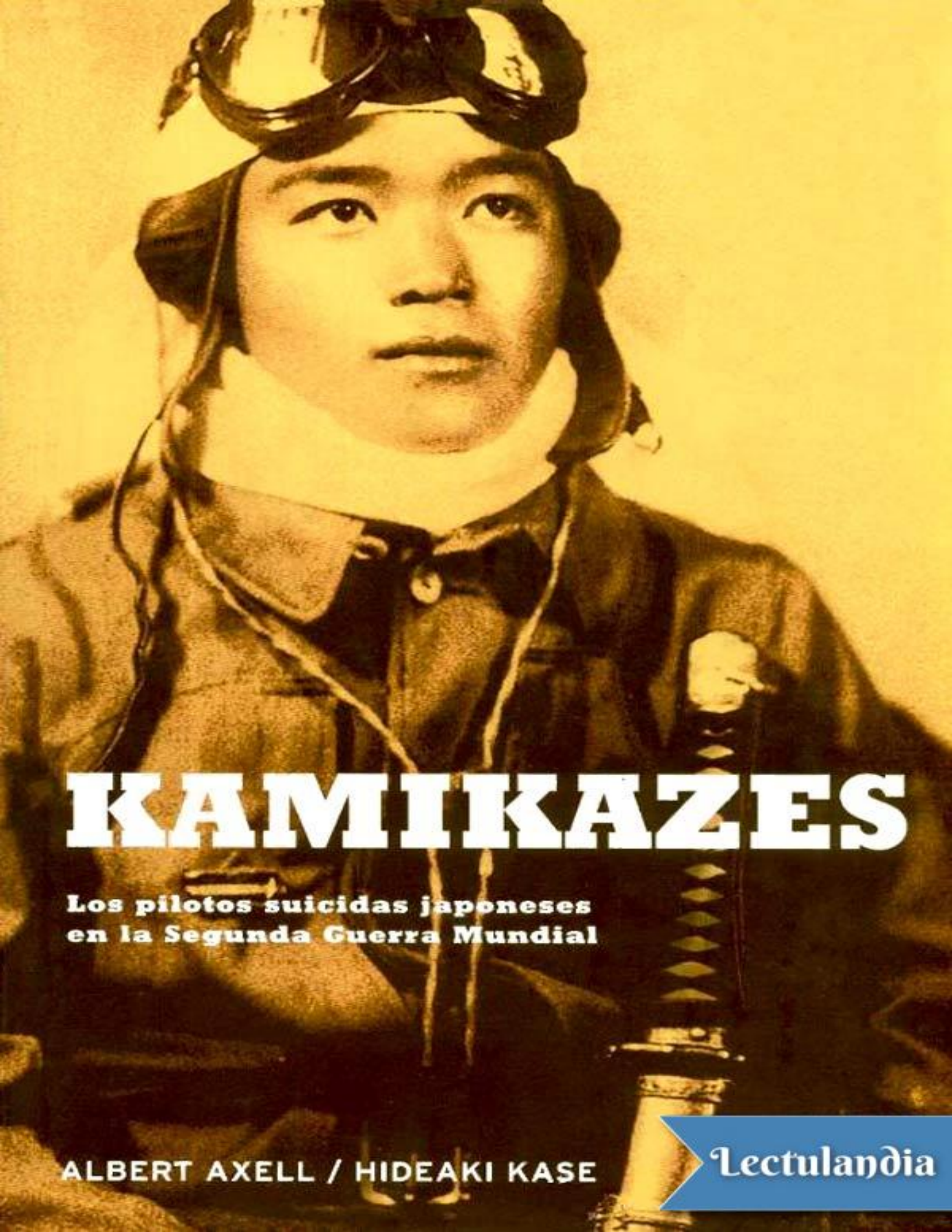


# KAMIKAZES

## Los pilotos suicidas japoneses en la Segunda Guerra Mundial

ALBERT AXELL / HIDEAKI KASE

Lectulandia

Las acciones de los pilotos kamikaze durante la Segunda Guerra Mundial constituyen uno de los acontecimientos más dramáticos del siglo xx. Pero ¿quiénes eran estos pilotos japoneses? ¿Qué les motivaba a sacrificar su vida por la patria? ¿Por qué consideraban un honor convertirse en héroes y ser deificados en el templo de Yasukuni? ¿Cómo se explica que el número de voluntarios dispuestos a combatir al enemigo norteamericano fuera tres veces superior al de aviones disponibles?

Los autores de este fascinante libro se adentran en el corazón y la mentalidad de los pilotos suicidas, analizando tanto el contexto histórico de la guerra como la cultura y las tradiciones japonesas, en cuyo seno surgieron. Con entrevistas a algunos kamikazes supervivientes, memorias no publicadas hasta ahora y documentos que ven la luz por primera vez, Axell y Kase retratan uno de los acontecimientos bélicos más extraordinarios que, desgraciadamente, no ha perdido actualidad. De hecho, resulta sorprendente la similitud entre las instrucciones confidenciales entregadas a los pilotos japoneses y las encontradas en el equipaje de uno de los líderes de los ataques terroristas del 11-S.

Lectulandia

Albert Axell & Hideaki Kase

# Kamikazes

## Los pilotos suicidas japoneses en la Segunda Guerra Mundial

**ePub r1.0**
**Titivillus** 05.03.16

Título original: *Kamikaze: Japan's Suicide Gods*
Albert Axell & Hideaki Kase, 2002
Traducción: Rosa Cifuentes
Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

*Morir voluntariamente en la flor de la vida es antinatural.*
*El solo pensamiento de la muerte es insoportable para cualquiera*
*que esté en su sano juicio. Pero estos jóvenes no lo estaban…*

Los autores

# Agradecimientos

Los autores desean expresar su gratitud a las siguientes personas por su amable ayuda y su apoyo en la preparación de este libro: a Takeo Tagata y Hichiro Naemura, ambos antiguos aviadores e instructores de pilotos kamikaze, que nos proporcionaron material original y fotografías; a Shigeru Tominaga, hijo del teniente general Kyoji Tominaga, que nos permitió extraer citas de los escritos no publicados de su padre y puso a nuestra disposición fotografías inéditas; a Taizo Kusayanagi, biógrafo del almirante Onishi, que nos dejó utilizar material de su libro; al capitán de corbeta Nobuo Fuji, que nos contó la historia del «Red Dragon Fly», y también a Masakatsu Shinkai, presidente del Instituto Nacional de Estudios de Defensa; a Shingo Oyama, director de la biblioteca de Yushukan, del Museo de la Guerra de Yasukuni; al teniente coronel Mitsuo Takai; a Toshio Sasaki; Hideyuki Ono, Maki Shirai, Ari Shoji, Rumiko Kanzaki, Mike Wallington, Nicholas Gibbs, Martin Blakeway, Janet Q. Treloar, John Hale-White, Eddie Grenfell, Ronald James Wren, David Monk, Festus McCann, Barry Holmes, Phillip Knightley y Penelope Allport.

También queremos agradecer a Casey Mein, a Anna Vinegrad y al personal de la editorial Pearson Education de Londres sus valiosas sugerencias y la supervisión del más mínimo detalle.

# Nota a los lectores

El nombre de «Kamikaze» («Viento divino») se remonta al siglo XIII, cuando los guerreros mongoles de Kublai Khan —en realidad las fuerzas aliadas de Mongolia y Corea— intentaron invadir Japón en 1274 y en 1281 pero fracasaron al ser aniquiladas las dos flotas en ambas ocasiones por lo que, según parece, fueron unos tifones o kamikazes enviados por los dioses. La palabra «kamikaze» se empezó a utilizar más frecuentemente a partir de octubre de 1944, cuando se creó un Cuerpo de Ataque Especial o Kamikaze, para aniquilar una flota aliada al este de las islas Filipinas, y más tarde contra las fuerzas navales británicas y americanas en la región de Okinawa. El nombre completo era «Fuerza Especial de Ataque Viento Divino». «Tokko» o «Ataque Especial» es la abreviatura de *tokubetsu kogeki*, un eufemismo para referirse a ataque suicida. Estrictamente hablando, los auténticos kamikazes fueron los pilotos navales que actuaron en Filipinas en octubre de 1944 a las órdenes del vicealmirante Takijiro Onishi. Pero el nombre se aplicó más tarde a otras unidades suicidas japonesas. En estas páginas, la palabra «kamikaze» se utiliza para las unidades suicidas del Ejército y de la Armada y, a veces, se sustituye por «Cuerpo de Ataque Especial» o simplemente *tokko*. En realidad, la Armada, al referirse a los primeros ataques suicidas, los denominaba *Shimpu*, y no kamikaze. En japonés, el *kanji* (caracteres chinos) se puede pronunciar de maneras diferentes, de modo que *kami* se pronuncia también *shin. Kami* es japonés clásico, mientras que *shin* es una adaptación de la antigua

pronunciación china, al igual que *kaze*. En Japón, durante los años sesenta, la palabra kamikaze se usaba para referirse a conductores imprudentes y temerarios, así como a esquiadores suicidas.

Taiwan y Kyushu aparecen con frecuencia en estas páginas. Durante la guerra hubo bases kamikaze importantes en Taiwan y más todavía en la isla de Kyushu, considerada la cuna de la civilización japonesa. Taiwan y Kyushu tienen aproximadamente el mismo tamaño, cada una de ellas es ligeramente mayor que Bélgica o igual a los estados americanos de Massachusetts y Connecticut juntos.

# Prefacio

Tras el atentado terrorista a Norteamérica en septiembre de 2001, el ser humano ha tenido que enfrentarse a la expresión más radical del fanatismo: el suicidio. En este caso, utilizando armas humanas. La conmoción fue tremenda porque reactores comerciales cargados de pasajeros se convirtieron en misiles dirigidos. Las gentes de todo el mundo, enfrentadas a un miedo primario, se preguntaban si había surgido de repente una réplica de aquellos fanáticos pilotos kamikaze de la Segunda Guerra Mundial para amenazar la paz de los países civilizados.

En el nuevo milenio, la reacción de los expertos occidentales frente a los secuestradores suicidas y las bombas humanas fue similar a la de los testigos angloamericanos que vieron estrellarse a los kamikazes en el Pacífico: «¡Nunca habíamos visto nada igual!».

Pero el estereotipo del kamikaze ya había adquirido con anterioridad cierta relevancia: en mayo de 1972, tres miembros de un grupo suicida autodenominado Ejército Rojo Japonés aterrizaron en el aeropuerto de Tel Aviv y abrieron fuego con metralletas. Mataron a unas 25 personas e hirieron alrededor de 80, en su mayoría peregrinos cristianos que iban a visitar Tierra Santa (dos de los terroristas cayeron muertos a tiros). Diez años más tarde, un musulmán suicida estrelló un camión lleno de explosivos contra un destacamento de marines estadounidenses en Líbano y mató a más de 200 soldados. Muchos la consideraron una misión kamikaze.

También los rusos hablaron de venganza kamikaze para referirse a los ataques terroristas en Chechenia. En un artículo publicado el 15 de julio de 2000 en el *Moscow Times*, se decía, aludiendo a un episodio suicida, que un «conductor kamikaze» había estrellado contra una barrera un camión cargado de explosivos y había matado a 40 policías y herido a otros 70.

Por ello no sorprende que algunos expertos afirmen que los terroristas suicidas de hoy día son herederos directos de la ideología y el espíritu kamikaze. Tras los atentados del 11 de septiembre, muchos ciudadanos japoneses manifestaron su disgusto ante los comentarios de la prensa occidental que equiparaba a los secuestradores suicidas con los pilotos kamikaze, verdadera *bête noire* para los norteamericanos (y británicos y australianos) en la guerra del Pacífico. Las primeras planas de la prensa europea y norteamericana clamaban: «Ataques terroristas kamikaze» y «Bombardeo kamikaze en EE. UU.», evocando las imágenes de muerte causadas por los aviones suicidas contra el ejército aliado en el Pacífico. Otros periódicos publicaban las fotos de los supuestos secuestradores con el siguiente pie: «Las caras de los terroristas kamikaze». Japoneses eminentes, incluidos aquellos que criticaron el envío de pilotos en misiones suicidas a la Guerra del Pacífico, protestaron diciendo que hacer esas comparaciones carecía de sentido. Tenían razón: los auténticos pilotos kamikaze estaban lejos de ser terroristas. En primer lugar, las víctimas de sus incursiones tenían la misma oportunidad de defenderse. En segundo lugar, muchos buques de guerra estadounidenses no sólo se defendieron bien sino que, con radares de alerta, abatieron muchos aviones de Ataque Especial (pero, todo hay que decirlo, la pericia y efectividad de las misiones kamikaze crearon entre las fuerzas aliadas una profunda conmoción psicológica). Y en tercer lugar, miles de pilotos kamikaze, muchos de ellos novatos con muy pocas horas de vuelo, erraron el blanco y acabaron en una fosa líquida.

Hay un cierto paralelismo entre los pilotos kamikaze japoneses y los activistas de Al-Qaeda en su voluntad de autosacrificio. Ambos grupos murieron voluntariamente en aras de sus sagradas creencias; compartieron un gran nivel de autoexigencia y la necesidad de castigo divino para los enemigos, y meditaron mucho la matanza que iban a realizar. Su preparación para la misión que habían de llevar a cabo conllevaba recursos

psicológicos y espirituales y su fortaleza residía en el entusiasmo con que buscaban la muerte. Los sondeos realizados demuestran que, igual que muchos pilotos kamikaze que tenían estudios superiores, un alto porcentaje de los seguidores de Al-Qaeda, puede que hasta un 80 por ciento, ha ido al instituto o a la universidad. Y (también igual que con los kamikazes) no hay escasez de voluntarios.

Más sorprendente aún es la existencia de instrucciones escritas, algunas en tono pacífico, guiando paso a paso a los fieles de cada grupo hasta la mortal hazaña final. Los pasajes siguientes corresponden a esos escritos. Los de los kamikazes están extraídos de un manual secreto escasamente conocido en Occidente[1]; los otros proceden de documentos encontrados en el equipaje de uno de los fanáticos de septiembre de 2001.

- «Cuando te vayas a estrellar contra el enemigo, grita con todas tus fuerzas: "*Hissatu*!"». («¡Húndelo y no falles!»)
- «Cuando choques, grita "Alá es grande" porque ese grito horrorizará el corazón de los infieles.»
- «Sé siempre alegre y puro de corazón. Los soldados leales son buenos hijos y puros de corazón… Haz siempre todo lo que puedas. Los dioses y los espíritus de tus camaradas muertos te están observando atentamente». (A todos los pilotos kamikaze se les decía que, tras la muerte, serían dioses.)
- «Purifica tu corazón y límpialo de cosas materiales… Recuerda el verso que reza "Si Dios está contigo, nadie podrá vencerte".»
- «Vivir y estar rodeado de las bendiciones imperiales. Morir y convertirse en uno de los dioses guardianes de Japón y, por tanto, recibir honores especiales en el templo». (Una opción ofrecida a los pilotos japoneses.)
- «Todo el mundo odia la muerte, teme a la muerte. Pero sólo los creyentes, que saben que hay vida y recompensa después de la muerte, serán los que la buscarán.»

Los psicólogos que analizaron los sucesos de septiembre de 2001 comentaban que era muy frecuente escuchar en esos días en Estados Unidos

referencias a la guerra. Para asimilar algo tan inverosímil hay que compararlo con algo familiar, por eso la exclamación «¡Es lo mismo que Pearl Harbour!» estaba en boca de muchos ciudadanos. El terrible golpe del 7 de diciembre de 1941 fue seguido del hundimiento del gran navío británico *Repulse* y, horas más tarde, al sur del mar de China, del acorazado *Prince of Wales*, supuestamente imbatible. Un superviviente de este último, el subteniente Geoffrey Brooke, afirmaba que el impacto emocional causado por la pérdida de miles de vidas humanas en el World Trade Center de Nueva York y por los cientos de muertos y heridos en el Pentágono el 11 de septiembre de 2001 igualaba al causado por los sucesos de Pearl Harbour y el hundimiento de los dos buques de guerra.

Sin embargo, ese paralelismo es erróneo. En Pearl Harbour las fuerzas armadas de una nación habían bombardeado a las de otra, ampliando de ese modo una guerra que había comenzado Adolf Hitler.

Entre los ciudadanos japoneses que se sintieron ofendidos por la comparación de los secuestradores con los kamikazes había muchos veteranos de guerra, entre ellos dos pilotos que habían pertenecido a estas unidades y que llegaron vivos al final de la contienda cuando se interrumpieron las misiones suicidas.

Takeo Tagata, que tenía 86 años en el segundo año de este nuevo milenio y fue instructor de pilotos kamikaze hasta que en los últimos días de la guerra decidió unirse a su tropa, afirma categórico: «Los pilotos Tokko [kamikazes] no matan a un ser indefenso. Combaten en el aire, de hombre a hombre».

Hichiro Naemura es un empresario de la región de Osaka, antiguo instructor y piloto kamikaze igual que Tagata, aunque cinco años más joven que él. Disgustado por lo que calificaba de «comparaciones ofensivas» entre los voluntarios japoneses y quienes destruyeron las torres del World Trade Center de Nueva York, declaraba: «Los pilotos de Ataque Especial [suicidas] no violaban en modo alguno las leyes internacionales ni la Convención de Ginebra. En absoluto eran terroristas».

Nos hemos encontrado con algunos de estos hombres curtidos por las batallas y por su particular experiencia, y nos han narrado sus hazañas, algunas de las cuales encontrarán eco en estas páginas.

Entre los ciudadanos que manifestaron su descontento con los medios de comunicación occidentales por el tratamiento dado al fenómeno kamikaze se encuentra Shintaro Ishihara, gobernador de Tokio y también popular y controvertido escritor, conocido por la franqueza de su discurso y por su «antinorteamericanismo». En su defensa de los pilotos kamikaze, Ishihara establecía una analogía muy discutible de los hechos del 11 de septiembre y afirmaba que el uso de las bombas atómicas contra Japón en 1945 fue un acto terrorista: «Los atentados terroristas del 11 de septiembre, una masacre indiscriminada de civiles, no tienen nada que ver con los ataques kamikaze de la guerra del Pacífico; tienen que ver con los indiscriminados ataques nucleares a Hiroshima y Nagasaki».

Frente a esto, algunos observadores occidentales han afirmado que sólo la utilización de medidas extremas podía forzar la rendición de Japón. Bertrand Russell sostenía que el código samurái del Bushido —uno de los pilares de la formación kamikaze— consideraba la rendición como una ignominia, y que ésa fue también una de las razones por la que Japón nunca ratificó la Convención de Prisioneros de Guerra de Ginebra en 1929.

Keiichiro Kobori, profesor emérito de la Universidad de Tokio, coincidía con el gobernador de Tokio al considerar que en Occidente con frecuencia se juzga injustamente a los pilotos kamikaze. «El ataque a Pearl Harbour, al igual que los ataques kamikaze, estaba estrictamente limitado a los objetivos: buques de guerra e instalaciones militares». Y añadía: «Puedo afirmar con conocimiento de causa que la vida personal de los pilotos kamikaze estaba en consonancia con el *Kishido*» (en términos occidentales, código de caballeros). Lo que significaría que los miembros de estas unidades, muchos de ellos universitarios, pertenecían a un rango muy elevado de guerreros.

El capitán general William Slim, que en tiempos de guerra fue comandante supremo de las fuerzas aliadas en el sudeste de India, dijo de sus adversarios: «Todo el mundo habla de luchar hasta el último hombre pero, en realidad, sólo los japoneses lo hacen». Tras la guerra del Pacífico, el capitán de la Armada imperial Rikihei Inoguchi, hombre clave en el diseño de la estrategia de los ataques suicidas, dijo en los interrogatorios

norteamericanos: «Si lo que deseamos es un mundo en paz, habría que estudiar a fondo el espíritu de los pilotos kamikaze…».

Los autores han intentado ofrecer a los lectores de este libro algunas de las singulares perspectivas que los japoneses tienen sobre la guerra, la cultura, el suicidio y la religión.

**Mapa 1: Islas Filipinas y sudeste de Asia.**

**Mapa 2: Bases kamikaze más importantes de Japón.**

# Introducción

# JAPÓN: LA VERDAD AL DESNUDO

El extranjero que visita hoy día Japón se asombra de cuán en serio se toman los japoneses la ética del trabajo, incluso la puntualidad. Ésta llega a ser una obsesión nacional. Los trenes, por ejemplo, llegan a su hora; el promedio de retrasos en el año 2001 era menor de 60 segundos. En Japón, la población es tan receptiva a principios tan nobles como la formación de la personalidad y la educación a lo largo de la vida que en los lugares de trabajo se expresa esa idea con lemas como: «¡No malgastes tu tiempo!» y «¡Practica el autocontrol!».

Sobresalen ciertos rasgos de carácter que parecen idóneos para una población numerosa y encerrada en cuatro islas relativamente pequeñas. La autodisciplina, obligatoria para que una sociedad funcione adecuadamente, es evidente. Igual que lo es la búsqueda de consenso y el rechazo de cualquier comportamiento público agitado y ruidoso. Esto se combina con una fuerte implicación ciudadana en las actividades sociales, como la asistencia a festivales tradicionales. Todo ello asegura un orden entre las diferentes comunidades, afianza el sentido de unidad y, además, alivia el estrés cotidiano. Dado que los japoneses disfrutan del índice de longevidad más alto del mundo (según las estadísticas de las Naciones Unidas, en 1998 la esperanza de vida para los hombres era de 77,6 años y de 84,6 para las mujeres)[2], que al Japón actual se le considera una máquina bien engrasada

y que los expertos califican a la sociedad japonesa como «a prueba de subversión», parece que hay buenas razones para, si no tomar a los japoneses como modelo a seguir, al menos aprender más de ellos.

¿Es quizás el consenso la clave para entender los logros de Japón tras la guerra? En la primavera de 2002, el mediador y antiguo presidente de Finlandia, Martti Ahtisaari, parecía tener en cuenta esta virtud japonesa cuando pidió a Estados Unidos que se esforzara por crear un «verdadero consenso multilateral» entre naciones líderes a fin de prevenir nuevos «11 de septiembre» y otras formas de terrorismo global y, por supuesto, solucionar problemas de desigualdad económica y degradación ambiental.

Un experto norteamericano ha definido a Japón como «el Estado mononacional más grande del mundo[3]». Esto tiene sus ventajas. No hay minorías rebeldes alardeando de separatismo ni religiones agresivas que causen escisiones sociales. En Japón, los magos de la economía son adictos a los planes a largo plazo. Algunos visitantes extranjeros se sorprenden al ver que las carteras de los funcionarios japoneses están abarrotadas de detallados anteproyectos, muchos de ellos a 20 años vista o más. Y algo muy importante: Japón goza de una alfabetización total, y sus ciudadanos (a pesar de verse invadidos por una ola de entretenimientos embrutecedores igual que en los países occidentales) son lectores voraces.

La mayor parte de las generalizaciones sobre Asia acaban en la frontera de Japón, donde sus habitantes han demostrado ser únicos a la hora de conservar su individualidad y un sistema social creado hace muchos siglos. Un observador anónimo está probablemente muy cerca de la verdad al describir a Japón como una combinación de «paternalismo benevolente y pensamiento comunitario». Un pueblo así no se intimida con facilidad ni se ve impelido a aceptar ideas importadas, ya sean de carácter ideológico o religioso. Un ejemplo de ello es el cristianismo, que con miles de seguidores no ha conseguido avances significativos a pesar de la energía de sus misioneros. Y tampoco se sienten los japoneses tentados por ideologías izquierdistas como el «comunismo», si es que alguien puede decir en este nuevo milenio qué significa exactamente.

Hace más de un siglo, el reverendo W. E. Griffis hizo la siguiente observación sobre los japoneses: «El japonés medio es sincero, honesto,

fiel, amable, dulce, cortés, confiado, afectuoso, filial, leal. El amor por la verdad [al desnudo], la castidad y la temperancia no están entre sus virtudes más características».

El editor europeo del *Japan Mail* señalaba, también hace un siglo, que los japoneses eran excesivamente meticulosos y tenían especial predilección por la sutileza en los detalles. Estando de viaje por diversas provincias japonesas, advirtió que en las carreteras las distancias se daban no sólo en pies, sino también en pulgadas. Hoy día esto ha desaparecido, pero siguen en pie otras muchas características tradicionales.

No es ningún secreto que cualidades como energía, precisión, compromiso, disciplina, osadía, etc., que han hecho de Japón una potencia económica mundial y un socio comercial audaz, son las mismas que hicieron de este país un adversario implacable en la guerra (el general de división británico, Julián Thompson dice en una reseña del *The Full Monty: Montgomery of Alamein* publicada en Londres, que durante la guerra «los japoneses fueron en el cuerpo a cuerpo superiores a los mejores alemanes»). Si hay algo que enturbie el panorama japonés probablemente sea el nivel de estrés laboral. Hay estudios que muestran que uno de cada doce suicidios está relacionado con el trabajo, con un promedio de más de 30 000 anuales.

Con el paso del tiempo, historiadores, periodistas y cineastas, muchos de ellos de ideología conservadora, se han ocupado de la guerra, a veces con películas un tanto provocadoras; algunas cuestionaban, por ejemplo, el veredicto del Tribunal Internacional encargado de juzgar los Crímenes de Guerra que en 1948 dictó sentencia contra los líderes japoneses derrotados. En años recientes —prueba de los comienzos de la nueva era— han abierto sus puertas una serie de renombrados museos dedicados a la memoria de los pilotos kamikaze. En este proceso de cambio, algunos de los supervivientes (los que vieron canceladas sus incursiones cuando la guerra terminó) han llegado a ser cotizados conferenciantes en los círculos locales.

Los kamikazes, en palabras de un testigo perteneciente a la Armada británica, eran «distintos a cualquier otra cosa conocida» en cualquier guerra occidental. Además estaban las «bombas humanas», llamadas *Ohka* (Flores de cerezo), y los torpedos tripulados, conocidos como *Kaiten* (Mala

fortuna), armas sin piedad que sentenciaban a sus usuarios a una muerte prematura.

Para las generaciones más recientes el fenómeno kamikaze es una curiosidad del pasado; para las anteriores, el recordatorio de una época cruel. Visto desde la perspectiva actual, probablemente existía una mala conciencia en el Alto Mando por organizar la unidad de Ataque Especial y llevar a cabo operaciones suicidas. En realidad, el entrenamiento y la ejecución se dejaban para las unidades de primera línea y hasta finales de la primavera de 1945, unos seis meses después de comenzar las operaciones kamikaze, la dirección en los mandos superiores era escasa. Hoy día, muchos de los ciudadanos que vieron con verdadero dolor el desperdicio de miles de vidas, las de aquellos que se unieron a las unidades de Ataque Especial, consideran a los pilotos caídos como verdaderos héroes que lo dieron todo por su patria.

Una misión kamikaze no tenía nada que ver con la típica escena bélica en la que un pobre soldado lucha por su vida y finalmente muere rodeado por el enemigo. En un ataque suicida, el piloto despegaba de una base lejos del caos de la batalla. Antes de hacerlo, tenía tiempo para escribir las últimas cartas y, normalmente, un poema de despedida. Podía incluso dejar un mechón de cabello y unos trozos de uñas a su familia como recuerdo. Después, en el interior de la cabina, se olvidaba de sí mismo y dirigía el aparato hacia el objetivo mientras lanzaba imprecaciones antes de estrellarse. Muchas de las cartas y diarios de los miembros de las unidades de Ataque Especial revelan historias diferentes a las que se mostraban al público en general en tiempos de guerra y también en los primeros años de la posguerra. No todos eran héroes. Algunos no estaban muy entusiasmados con la idea de dejar el mundo. Los escritos de los pilotos no son un batiburrillo de pensamientos, sino que expresan las aflicciones de seres sensatos, con frecuencia muy racionales y cultos. Algunas cartas combinan un fuerte espíritu de independencia con una auténtica autodisciplina.

A pesar de haber pasado tanto tiempo, las viejas generaciones todavía recuerdan la época en que todo el país fue convocado bajo el lema «Demuestra tu espíritu kamikaze» para que estuviera preparado para dar la vida por la nación y el trono sin rechistar. En los colegios, los estudiantes

leían textos de los samuráis, como el Bushido (el draconiano código Samuray), o el ritual del seppuku (harakiri). Después de todo, la vida era algo transitorio y ¿qué resulta más consolador que creer que tras la muerte nuestro espíritu «sigue estando con los vivos y los muertos»? La introducción de las tácticas kamikaze en la guerra del Pacífico como medida desesperada para «sangrar al enemigo blanco» fue bastante menos impactante para los japoneses que para los occidentales.

Un médico militar japonés hecho prisionero por los norteamericanos durante la guerra, al describir la diferencia entre la filosofía occidental y la japonesa, dijo que la primera habla de cómo vivir y la segunda de cómo morir.

La palabra suicidio no tiene la misma connotación moral en japonés que en nuestras lenguas occidentales. En japonés existen varias palabras para el suicidio con sutiles diferencias entre ellas. Por ejemplo, *jijatsu* («matarse a uno mismo»), tiene un sentido negativo, incluso pecaminoso, como la palabra suicidio en muchas culturas occidentales. Pero *jiketsu* (literalmente, «autodeterminación», aunque en realidad significa suicidio) y *jisai* (literalmente, autojuicio, pero también suicidio) sugieren un acto honorable o elogiable realizado en interés público; por ejemplo, un acto llevado a cabo para proteger el honor del que comete el suicidio. A diferencia de la moral judeocristiana, el sintoísmo japonés no tiene tabúes religiosos ni éticos con respecto al suicidio.

Algunos japoneses hacen serios intentos por probar algo casi imposible: que las muertes kamikaze no eran actos suicidas. Por ejemplo, Saburo Sakai, un formidable piloto autor del libro *Samuray*, quiere demostrar que lo que los norteamericanos veían como actos suicidas —cuando los pilotos decidían morir estrellando sus aviones en las cubiertas de los buques angloamericanos— no era una autoinmolación en el sentido convencional del término, ya que la inmensa mayoría de los pilotos de Ataque Especial nunca pensaron que estaban «malgastando su vida». Según Sakai, la diferencia estriba en que estos pilotos kamikaze entregan su vida con alegría y por las más elevadas razones patrióticas[4].

La indiferencia con que una familia relevante reaccionaba ante la pérdida de un hijo piloto kamikaze en la última etapa de la guerra del

Pacífico es típica de un profundo estoicismo ante la muerte. A principios de 1945, el teniente general Kyoji Tominaga, exministro de Defensa obligado a un deshonroso retiro forzoso (más tarde se reincorporaría al servicio), fue informado telefónicamente en su residencia de Tokio de que su hijo Yasushi había perdido la vida en una misión suicida. Yasushi, que había sido boxeador en la universidad y coleccionaba mariposas, tenía fama de ser un joven inteligente, alegre y un tanto rebelde, amaba la lengua inglesa (organizaba concursos de charlas en inglés) y era un gran admirador del cine de Hollywood, especialmente de los wésterns de John Ford. Según parece, fue en una de esas películas donde se inspiró para pintar en la cola de su avión *Hayabusa* (Halcón Peregrino) la calavera y los huesos cruzados. Al conocer la noticia de su muerte, el general, que estaba en ese momento en su habitación cubierta de tatamis y amueblada al estilo occidental, vestido con el tradicional kimono, tan sólo preguntó: ¿es seguro? (*So deska?*) y le dio las gracias al informador, el teniente general Michio Sugawara, un amigo íntimo al mando de la Sexta Unidad Aérea de Kyushu. Luego, volviéndose a su mujer le dijo: «Yasushi se ha ido». Ella le tomó la mano, pero ninguno de los dos mostró emoción alguna en presencia de su hijo de siete años. El general y su esposa «mantuvieron los labios apretados».

Los expertos occidentales en cultura japonesa han hecho algunas observaciones al respecto que merece la pena recordar. En el siglo XIX, Basil Hall Chamberlain, profesor de Lengua y Filología Japonesa en la Universidad de Tokio, explicaba que los japoneses no tenían «los nervios tan a flor de piel» como los europeos. Incluso consideraba la «indiferencia frente a la muerte» como una de las características físicas japonesas, arguyendo que nadie dudaría de la influencia de un sistema nervioso menos sensible. Pero reconocía también que «las opiniones y creencias influían en esa actitud; el budismo es una creencia tolerante y esperanzadora y promete el descanso final, aun cuando haya que ganárselo al terrible precio de numerosas transmigraciones. Por otra parte, el cristianismo, con su terrible doctrina de condena sin remisión para la inmensa mayoría de la raza humana, quizá haya dado un sentido aún más trágico a la ya de por sí nerviosa y autoexigente mentalidad europea». El profesor añadía que los

antiguos griegos y romanos aparentemente desafiaban la muerte con una loable indiferencia, lo que pocos modernos pueden conseguir.

En cuanto a la naturaleza de su religión, el profesor Chamberlain citaba un interesante pasaje escrito por Engelbert Kaempfer, un distinguido explorador y cirujano alemán del siglo XVII: «Los japoneses profesan un gran respeto y veneración por sus dioses y los adoran de muy diferentes maneras. Creo que puedo afirmar que en la práctica de la virtud, en la pureza de vida, en su devoción externa, superan con creces a los cristianos. Cuidan de la salvación de sus almas, son escrupulosos en la expiación de sus delitos, y ansían en extremo la felicidad futura. […] Sus leyes y constitución son excelentes y estrictamente observadas. El castigo cae sin piedad sobre el que las transgrede».

En 1850 el capitán de la Royal Navy, Sherard Osborn, visitó Japón e hizo este perspicaz comentario: «Nuestras observaciones nos llevan a la conclusión, confirmada por el día a día del país, de que esta población es de una raza excepcional, destinada, con la ayuda de Dios, a jugar un papel muy importante en la futura historia de este remoto paraje del globo». El capitán no podía, por supuesto, prever la gran explosión económica y la influencia financiera que tendría Japón en todos los rincones del globo.

A finales del siglo XIX, Lafcadio Hearn —norteamericano nacido en Grecia que más tarde adquirió la ciudadanía japonesa, profesor de Literatura Inglesa en la antigua Universidad Imperial de Tokio y gran conocedor de las sutilezas del pueblo japonés— llegó a la conclusión, en su búsqueda de la fuente de la estabilidad japonesa, de que dos religiones tan impresionantes como el sintoísmo y el budismo eran las «creadoras y conservadoras» de la fuerza moral de Japón. El budismo ayudaba a los ciudadanos a controlar las decepciones y los pesares, a mostrar serenidad frente a la adversidad y a aceptar la inestabilidad del universo. El sintoísmo inculcaba la reverencia a la memoria ancestral y devoción al Emperador y al país por encima de la familia o de la propia persona. Hearn, en un trabajo memorable llamado *Kokoro*, describe la profunda emoción de un muchacho que durante su visita a un lugar sagrado sintoísta rompe a llorar porque es consciente de la «deuda prodigiosa» del presente con el pasado y del «deber» de amar y respetar a los muertos.

Todavía podemos aportar más datos sobre el tremendo respeto de los japoneses por sus antepasados. Desde tiempos remotos el pueblo japonés cree que el alma del difunto se queda aquí para ser homenajeada por sus descendientes. El alma, a su vez, velaría por su «buena fortuna» junto a los dioses ancestrales, o *kami*, que protegen el sustento y la prosperidad de las personas desde la antigüedad.

Por último, los japoneses creen ciegamente en que las almas de los difuntos habitan en el lugar apacible y noble donde nacieron, desde donde velan por la familia y responden a sus llamadas.

Durante el conflicto del Pacífico, se hablaba en innumerables discursos y escritos de cuánto debían los modernos guerreros al Bushido y al código Samurai. Ciertas cartas japonesas centenarias afirmaban que la disciplina de los guerreros, seguida al pie de la letra, implicaba una buena disposición frente a la muerte. El *Hagakure (Oculto tras las hojas)*, sin duda el más influyente de los escritos samuráis, obra de un monje del siglo XVIII residente en Hagi Han, hoy prefectura de Saga en Kyushu, muestra la imagen del valiente guerrero feudal. En él se dice que el Bushido enseña al guerrero a morir noblemente. Honor es luchar hasta el final, rendirse equivale al deshonor. Es más: sólo cuando un hombre decide morir consigue la pureza. El *Hagakure* dice también: «La tragedia, cuando ocurre, no es tan terrible como se temía, atormentarse uno mismo de antemano con vanas imaginaciones es una nadería».

En el Japón feudal, el sintoísmo y el budismo, influidos por el confucionismo, influyeron a su vez en el Bushido, enfatizando la autodisciplina, el valor y la lealtad. El Bushido enseña «cómo hacer frente a las tragedias y adversidades con paciencia y una conciencia pura; el verdadero honor está en cumplir los decretos divinos, y no llegar hasta la muerte por conseguirlo es ignominioso». Los seguidores del código estaban llamados a luchar hasta que «se rompiera la última espada y se lanzara la última flecha». Inazo Nitobes, autor de *Bushido: el alma del Japón*, afirma que las enseñanzas de Confiado constituyen una de las principales fuentes del Bushido, y le cita cuando asegura que «un hombre tiene que vivir de tal modo que esté siempre preparado para la muerte».

En la actualidad, casi todos los japoneses practican rituales sintoístas aunque no se consideren seguidores de esa religión. Por otra parte, los sintoístas japoneses son al mismo tiempo budistas.

Un hecho a destacar en este breve examen del Bushido es que Japón, desde 1615, vivió en paz ininterrumpidamente durante más de 250 años (algo sin parangón en la historia mundial), a excepción de una rebelión cristiana en la isla de Amakusa, cerca de la costa de Kyushu, entre 1637 y 1638. (Unas lanchas cañoneras de los protestantes holandeses ayudaron a sofocar esa rebelión católica). Los samuráis, con frecuencia asimilados al estereotipo de «fieros guerreros», se convirtieron en burócratas a pesar de encarnar el ideal de vida del Bushido. Precisamente debido a ese largo periodo de paz, su código empezó a considerarse como algo puramente idealista, metafísico y romántico.

Citaremos de nuevo a Nitobe quien, en 1905 escribió: «Lo que Japón era se lo debía a los samuráis. Ellos no sólo eran la flor de la nación, también las raíces. Todas las gracias divinas fluían a través de ellos. A pesar de mantenerse socialmente alejados del pueblo, su moral se convirtió en modelo y ellos en ejemplo a seguir».

Pero ¿qué decía de las mujeres el culto Bushido? Según Nitobe, «El Bushido […] elogiaba a aquellas mujeres que, liberándose de la fragilidad de su sexo, mostraban una heroica fortaleza digna del más poderoso y valeroso de los hombres». Aunque la obra de Nitobe ha sido muy alabada, no se ha visto libre de críticas. Se le achaca una cierta tendencia a teñir de romanticismo a los samuráis. Tampoco el *Hagakure* se ha librado de ellas. Shigenobu Okuma, un samurái de Hagi Han, fundador de la Universidad Waseda de Tokio que fue primer ministro y ministro de Asuntos Exteriores en la era Meiji, en un escrito especialmente crítico considera al *Hagakure*, la Biblia de Hagi Han, como una tontería romántica. En la misma línea, muchos japoneses contemplan el Bushido como un conjunto de valores sobre todo románticos.

Aunque la vida, según el budismo, no era más que algo temporal, el budismo también propiciaba la creencia en una vida mejor que estaba por llegar. La idea de una apacible, incluso maravillosa, vida tras la muerte,

plasmada en una letanía de proverbios budistas, se refleja en las frases siguientes:

- «La vida humana es como el rocío de la mañana.»
- «El mundo es sólo un lugar de descanso.»
- «Sólo porque vamos a morir entramos en la vida.»
- «La vida venidera es lo único importante.»[5]

Por supuesto, sería un error pensar que únicamente en Japón se exhortaba al cumplimiento del deber, a la lealtad y al sacrificio. En Occidente, por ejemplo, el sacerdote y filósofo francés, Felicité Robert de Lamennais (1782-1854), escribía: «La sociedad está basada en la entrega mutua, o en el sacrificio de un hombre por otro, o de cada hombre por todos los otros hombres, siendo el sacrificio la esencia de toda sociedad auténtica». Y enfrentándose a la creciente importancia que iba adquiriendo el yo, otro francés, Ferdinand Brunetière, dijo hace más de cien años: «El individualismo es el enemigo de la educación, como lo es del orden social».

Durante gran parte de la primera mitad del siglo XX, una época en la que el Ejército jugó un papel importante a la hora de determinar las decisiones japonesas en muchas cuestiones de política externa e interna, sintoísmo y budismo ayudaron a imbuir en la juventud ideas de lealtad y patriotismo. Es obvio el papel que esto jugó en la formación de una soldadesca resistente y de primer orden. Dejando aparte la dimensión marcial, estas religiones contribuyeron, entonces y ahora, a moldear el carácter de los japoneses.

El lector occidental, aun cuando sólo tenga un conocimiento superficial de Japón, enseguida se da cuenta de que «el suicidio honorable» y «la muerte en el campo de batalla» ocupan un lugar preferente en la historia y en la literatura japonesas. Según una antigua y enraizada creencia, morir por el país y el Emperador era la gloria más grande, y a veces hasta un deber religioso. En la Segunda Guerra Mundial, el suicidio llegó a ser un «arma a elegir». Los soldados japoneses estaban imbuidos de la idea de la «misión sagrada» de morir por el *Tenno* (el Emperador). Les enseñaban que dar la espalda al enemigo y huir era infringir el código del honor. Caer prisionero era una humillación, además de un peligro; se les decía que si los hombres

eran capturados serían torturados y muertos; y si eran mujeres, se las violaría antes de matarlas.

Las siguientes «reglas éticas de batalla» se entregaron por orden del ministro de Defensa, el general Hideki Tojo, a todos los miembros de las Fuerzas Armadas japonesas el 8 de enero de 1941. Dichas reglas, aparentemente extraídas del *Bushido*, decían:

> No permanezcas vivo sin honor. No mueras dejando atrás un mal nombre. […] El supremo sentido del autosacrificio debe guiarte durante la vida y la muerte. No pienses en la muerte mientras te entregas al máximo en el cumplimiento del deber. Disfruta de hacer todo con fortaleza física y espiritual. No temas morir por la justicia eterna.

Un comentarista, refiriéndose a estas reglas marciales, aseguraba que «el código no escrito de los samuráis llegó a ser obligatorio para todos los soldados».

Pero la historia del siglo XX también nos ha mostrado que los civiles japoneses podían ser igualmente inducidos al suicidio heroico para evitar la humillación y el deshonor. Después de la Conferencia Naval de Londres en 1930, cuando los militares estaban furiosos, pues se sentían ofendidos ya que consideraban que británicos y norteamericanos les habían dado una cuota de buques de guerra menor que la de otras potencias, un funcionario de la delegación japonesa que había asistido a la Conferencia se suicidó en un vagón de tren con su propia espada. La explicación del suceso fue que se había redimido de ese modo.

En 1924, tras la aprobación por el Senado de EE. UU. de una Ley de Inmigración que discriminaba a las personas de ascendencia japonesa, un joven estudiante se sentó frente a las puertas de la Embajada norteamericana en Tokio y se abrió el vientre[6].

Pero el suicidio más espectacular ocurrido en Japón (en realidad, un suicidio en masa) ocurrió en 1703 y se narra en *La historia de los 47 samuráis*. Se trata de una auténtica epopeya nacional todavía recordada hoy día. Es una larga historia de humillación y deseo de venganza; de lealtad absoluta y, en última instancia, de aceptación del ritual del suicidio colectivo. La idea de aceptación es correcta, pues el harakiri, abrirse el vientre, era una forma de ejecución ritual llevada a cabo por los

gobernadores militares hereditarios (o Shogun) de la época. A fin de proteger el honor de su clase, los 47 samuráis se vieron forzados a suicidarse según las normas prescritas. Sin embargo, la naturaleza obligatoria del suicidio en los guerreros indica que, en su caso, la palabra suicidio está sujeta a interpretación.

La historia, recreada lujosamente en novelas, obras de teatro y películas, llamó la atención de un famoso autor inglés y de un joven norteamericano que más tarde llegaría a ser el vigesimosexto presidente de Estados Unidos.

Robert Louis Stevenson, autor de *La isla del tesoro* y de *El extraño caso del doctor Jekyll y Mr. Hyde*, quedó tan impresionado con esta complicada y clásica historia de venganza que cuando la descubrió leyendo la obra de Mitford, *Cuentos del Japón antiguo*, comentó: «Por primera vez entendí cuál es la actitud correcta de un hombre racional hacia las leyes de su país, un secreto descubierto y guardado en las islas asiáticas [Japón]». La historia se publicó también en 1870, en la publicación londinense *Fortnightly Review*.

Stevenson, conmovido por el elevado patriotismo de Japón, añadía: «Es un caso de lucha por el cumplimiento del deber y de triunfo continuado del deber supremo, del deber hacia el clan; por esa razón, han sido muchos los escritores que han tomado en consideración esta historia. En Inglaterra nuestros deberes se debilitan a medida que se alejan del entorno más cercano, por lo que llega un momento en que el patriotismo no es más que algo discontinuo y tibio, y la honestidad hacia el Estado, algo quijotesco. En cambio, para aquellos japoneses el clan estaba por encima de la familia».

Theodore Roosevelt, que veinte años más tarde sería elegido presidente de los Estados Unidos, quedó tan cautivado por esta historia que le llevó, al por entonces joven y brillante buscador de aventuras, a interesarse con pasión por todo lo japonés y a tratar de encontrar toda la literatura nipona disponible en lengua inglesa. Supo que en Japón existía un código moral único llamado Bushido, o el camino de los caballeros. Rápidamente, el joven Roosevelt contrató a un profesor para que le enseñara judo, «el arte japonés de la autodefensa». Años después, al final de la Conferencia de Paz de Portsmouth (el anfitrión fue Roosevelt y con ella finalizó la guerra ruso-japonesa), un diplomático japonés de visita a la Casa Blanca oyó cómo el

Presidente le decía que tras haber leído *Los 47 samuráis*, había llegado a «sentirse inspirado y a tener auténtica admiración por su país».

Pero los sentimientos de admiración no eran recíprocos. Al contrario, desde julio de 1863 —cuando la flota británica bombardeó Kagoshima (a consecuencia de ello, varios ciudadanos británicos fueron asesinados por unos cuantos samuráis enfurecidos)— hasta la guerra del Pacífico, los japoneses sufrieron la instigación de los occidentales, además de la imposición de una serie de tratados humillantes e injustos. Tampoco el belicoso proceder del capitán norteamericano Matthew Perry, quien en 1859 obligó a Japón con sus «buques negros» a que abriera sus puertas a Occidente, contribuyó a crear una imagen amigable. Perry había amenazado con bombardear la capital a menos que Japón accediera a sus demandas. Entre otras cosas, exigió que el gobierno Shogun suministrara leña y agua a las flotas balleneras norteamericanas que navegaban por las costas japonesas.

El Japón de la era Meiji (nombre derivado del emperador Meiji, que ascendió al trono en 1867) pidió revisar y finalmente eliminar los desiguales tratados impuestos por las potencias de Occidente. Eso, y mantener la independencia del país durante el apogeo del imperialismo occidental, fue un objetivo nacional. También fue una época de concesiones extranjeras. A fin de demostrar que era una nación «civilizada», y con objeto de poder rescindir los tratados injustos, los líderes del país hicieron un serio esfuerzo —que a veces se convirtió en cómico— para «integrarse» en el «mundo occidental civilizado». Para ello, el Emperador nunca vestía ropa tradicional en público, a excepción de los rituales sintoístas; en los banquetes oficiales se servía cocina francesa, y el gobierno ordenaba que la gente vistiera de negro en los funerales, en vez de blanco —el color de luto tradicional en Japón—, para no herir susceptibilidades. Por cierto, el último tratado se revisó en 1905, tras la victoria japonesa sobre Rusia.

Con la «restauración Meiji» se acuñaron miles de palabras nuevas para facilitar la traducción de los textos occidentales. Por ejemplo, *Kojín* (individuo), *Hoken* (seguro, de vida o de propiedades), *Enzetsu* (oratoria), *Seito* (partido político) y *Shakai* (sociedad). Otra palabra nueva fue *Shidosha* (líder), que comprende tres caracteres chinos: *Shi* (indicador), *Do*

(guiar) y *Sha* (persona). Los japoneses de entonces, como los de ahora, consideraban que era necesario consensuar el liderazgo en manos de una sola persona para llevar a cabo cualquier decisión, muy al contrario de la cultura occidental, basada en gran medida en los cimientos judeocristianos.

A finales de 1944, cuando Japón fue arrinconado tras la invasión norteamericana de las islas Filipinas, el patriotismo y la lealtad fueron puestos a prueba. Sin apenas disidencia, empezó a tomar cuerpo la idea de utilizar armas humanas contra la flota invasora; se presentaron miles de voluntarios para ser pilotos suicidas y morir por el Emperador y el país. La total desesperación ante una guerra contra un enemigo abrumador explica la trágica epopeya de los kamikazes.

Los líderes nacionales, escuelas y órganos de propaganda habían hecho bien su trabajo, enseñando tanto a jóvenes como a adultos sus obligaciones sagradas. Muchas de las cartas que escribieron los pilotos suicidas, o sus declaraciones públicas recogidas por la prensa, revelan cómo veían esas obligaciones.

El capitán de la Armada Ryoji Uehara, graduado en la Facultad de Económicas de la Universidad de Keio, escribió (en una carta dirigida a sus padres poco antes de llevar a cabo su misión suicida en mayo de 1945): «En Japón, la lealtad al Emperador y la piedad filial se consideran la misma cosa; y la lealtad total a la nación es la realización de la piedad filial».

El teniente Takamisu Nishida murió en una misión suicida el 11 de mayo de 1945 a bordo de un caza Zero, que despegó de Kanoya con destino a las aguas de Okinawa. Justo antes de partir, el corresponsal de guerra Sohachi Yamaoka le hizo una entrevista. En ella, Nishida explicaba la razón por la que iba a entregar su vida: «Tengo estudios universitarios, por tanto sé que Japón no puede ganar esta guerra fácilmente. Si la perdiéramos ¿qué ocurriría? Doy mi vida para que el país encuentre las condiciones más favorables para restaurar la paz. Mi acción ayudará al pueblo japonés a encontrar su camino después de la guerra. Reforzará el honor de la nación». Nishida tenía 22 años cuando se mató. En su diario, en un lenguaje menos formal, escribió justo antes de acudir a su misión: «Es el amanecer del 11 de mayo. Dentro de cinco horas me estrellaré contra un barco enemigo. Me despido de todo el mundo. Pido que acabéis lo que yo no pude hacer. Papá,

mamá, voy a atacar. Ésta es mi pincelada personal». Añadió unas cuantas palabras poéticas más, sin duda pensando en la intervención divina (y pidiéndola) en forma de tifón que había salvado a Japón de ser invadido en el siglo XIII: «Un rayo divino cae y destruye la flota enemiga».

El oficial de la Armada Teruo Yamaguchi, graduado en la Universidad Kokugakuin de Tokio, escribió antes de su misión suicida (era la última carta a su padre, su madre había muerto), también en mayo de 1945: «El modo de vida japonés es realmente hermoso, y estoy orgulloso de él, pues formo parte de la historia y de la mitología japonesas. […] La familia imperial es la cristalización del esplendor y la belleza de Japón. […] Es un honor poder entregar mi vida en defensa de estas cosas honorables y bellas».

Una de las primeras ideas que se inculcaba a los hombres que ingresaban en las fuerzas armadas japonesas era que si caían en el campo de batalla se convertirían instantáneamente en *kami*, o «dioses», y estarían junto a los espíritus protectores de la nación en el santuario Yasukuni de Tokio. Según el sintoísmo, todo el mundo se convierte en *kami* tras la muerte. Por tanto, en el funeral sintoísta por Taro Suzuki (el Juan Nadie japonés), al difunto se le consideraría un «Suzuki Taro no Mikoto». Mikoto significa que una persona alcanza el rango de *kami*. Entre los kamikazes y entre los militares en activo, era normal despedirse con esta frase: «¡Nos vemos en Yasukuni!». A este templo sintoísta, construido en 1868, se le llamó siempre «el templo guardián de Japón». Su enorme *torii* (puerta sagrada) de bronce, y su ancho sendero pavimentado bordeado de cerezos, farolas de piedra y estatuas de héroes nacionales impresionaban a todo el mundo. Cada vez más, el pueblo hizo de Yasukuni un estandarte del patriotismo.

De manera periódica, se llevaban a cabo rituales sagrados en honor de los soldados caídos en los diversos frentes[7]. En octubre de 1944, el sacerdote de más alto rango dirigió uno de estos típicos rituales. Un periodista hizo una breve descripción de la ceremonia: «De rodillas en el camino principal del templo, mientras el arca sagrada que transportaba los espíritus de aquellos que iban a ser santificados se iba adentrando lentamente en su interior, se hallaban muchos familiares y amigos de

aquellos oficiales y soldados japoneses que se habían ofrecido en supremo sacrificio». Y añadía: «Aquellas personas, al ver pasar el arca sagrada frente a ellas, sentían que era un momento único para atesorar en su memoria, pues estaban viendo a sus seres queridos camino de convertirse en dioses guardianes de la nación».

En un principio, Yasukuni era conocido con el nombre de *Tokio Shokonsha*, y era el lugar donde se veneraba a los «divinos espíritus» de los que morían por su país. La palabra *Shokonsha* (o *Shokonjo*) significa lugar sagrado donde se acoge a «los que han hecho el supremo sacrificio». El nombre actual, Yasukuni Jinja, o «Templo del país pacífico», se lo otorgó el emperador Meiji en 1879 y, según un folleto turístico, «se debe a que, gracias a los meritorios servicios de los espíritus de las deidades [los héroes de guerra] que allí se adoran, la nación de Japón disfruta de paz y seguridad».

Pocos años más tarde, en 1882, el príncipe Hirobumi Ito, un sobresaliente líder político de la época Meiji, hizo una visita a Alemania donde conoció a Otto von Bismarck, el estadista que hizo de ese país el centro político y militar de Europa. Bismarck estaba muy impresionado por la religión sintoísta y le comentó que seguramente podía convertirse en un auténtico culto militar nacional y enseñarse en todas las escuelas japonesas. A Ito, que aceptó agradecido el consejo de Bismarck, se le reconoce el mérito de ser el estadista que puso los cimientos del último imperio japonés. Su adaptación a diversas instituciones occidentales, en concreto europeas, hizo que un experto alemán dijera que «Japón había dejado de ser un inocente animal en su solitario paraíso para convertirse en un tigre entre los tigres[8]».

Lo que hace de Yasukuni algo único para los japoneses es que prácticamente todos los soldados y marineros de Japón están allí representados. Teniendo en cuenta que esta glorificación y deificación incluye a personajes tan polémicos como el líder de los tiempos de guerra, el general Hideki Tojo, el templo ha sido objeto de crítica por parte de intelectuales y políticos liberales y de izquierda. Tojo fue juzgado como criminal de guerra por el Tribunal Militar Internacional del Extremo Oriente y ahorcado en diciembre de 1948. Hubo muchas protestas cuando se le

asignó un lugar entre los deificados en Yasukuni, pero lo cierto es que el número de visitantes anuales del templo se ha incrementado rápidamente y, en el nuevo milenio, ha superado ya los 10 millones. Este aumento, dice el folleto oficial, «demuestra hasta qué punto las deidades del templo son reverenciadas por el pueblo japonés».

Es curioso que cuando un grupo de antiguos líderes militares japoneses fueron juzgados en 1947 y 1948, acusados de crímenes de guerra, sus abogados basaran su defensa en que habían actuado para frenar la marea de colonialismo occidental en el este de Asia. Este argumento, según muchos expertos, no se puede despreciar. Durante muchas décadas, Estados Unidos, Gran Bretaña y otras potencias europeas habían tenido a Asia como objetivo de sus adquisiciones territoriales. De todos modos, hay algunos especialistas que, con un cierto espíritu revisionista, consideran que estos juicios se hicieron con mucha precipitación y su procedimiento no fue correcto, hasta el punto de considerarlos ilegales desde el punto de vista de las leyes internacionales.

Un tema que sigue siendo polémico, especialmente tras la publicación en Occidente de nuevos datos sobre la guerra del Pacífico, es el grado de implicación en la misma del emperador Hirohito. ¿Fue el monarca constitucional el que entró en la escena política sólo dos veces en la primera mitad del siglo, la primera para detener un golpe de Estado propiciado por jóvenes oficiales en 1936, y la segunda para hacer cumplir la capitulación de Japón en agosto de 1945? ¿O fue él, como afirman algunos disidentes japoneses, el responsable de la política que llevó a Japón a la guerra del Pacífico y a la derrota? Hirohito tuvo un papel importante en la dirección de la guerra, pero no comandándola sino haciendo «sugerencias» de vez en cuando. El almirante Heihachiro Togo, héroe de la batalla de Tsushima (1905), y el general Maresuke Nogi, héroe del ataque de Port Arthur (1905), formaban parte del selecto grupo de estrategas militares que colaboraba directamente con el monarca[9].

Hirohito creía que Japón estaba haciendo una guerra «justa». Sin duda alguna, el emperador «jugó» un cierto papel en la guerra, pero al final de la misma quedó exento de ser juzgado. El general Douglas MacArthur, comandante supremo de las Fuerzas Aliadas del Pacífico (SCAP), decidió

apoyar la tradición japonesa —que Japón debía mantener la línea de sucesión de sus emperadores «ininterrumpida a través de los tiempos»— según la Constitución anterior a la guerra. MacArthur, quien durante la ocupación norteamericana intentó imponer una democracia de corte populista similar al modelo de su país, creía también que Japón sólo sería viable como nación si Hirohito seguía siendo emperador[10]. (En un capítulo posterior se habla más detenidamente de cómo el emperador permaneció en el bunker de su palacio durante una incursión aérea en Tokio). Es indudable que una gran mayoría de ciudadanos japoneses estaba de acuerdo con el primer ministro, el príncipe Haruhiko Higashikuni, cuando, en un encuentro con periodistas occidentales, el 18 de septiembre de 1945, un mes después de finalizar la guerra, habló sobre el papel que había tenido Hirohito en estos términos: «Creo firmemente que el Emperador no es un criminal de guerra». Higashikuni hizo todo lo que estuvo en su mano para defender el trono, sabiendo que si Hirohito era acusado el sistema de sucesión del imperio se vería implicado, lo que tendría consecuencias imprevisibles. Las investigaciones se iniciaron con el SCAP compartiendo este punto de vista.

Desde la más tierna infancia se enseñaba a los ciudadanos que su Emperador era un dios, que era el jefe espiritual de la nación; en resumen, que era divino y omnipotente. El emperador de Japón (*tenno* o «señor celestial») es en realidad un rey-sacerdote. Por tanto, uno de los dos roles que tiene que desempeñar es el de sacerdote supremo sintoísta en la ejecución de los rituales religiosos. (El otro conlleva la obligación de componer los refinados poemas llamados *waka*)[11].

Teniendo en cuenta el estricto control que en tiempos de guerra se ejercía sobre la conducta de los ciudadanos y el adoctrinamiento de civiles y militares, ¿había personas con el suficiente coraje para expresar sus ideas y criticar, por ejemplo, la utilización del suicidio como arma de guerra? ¿Podía un coronel de aviación prohibir a sus hombres participar en estrategias que él consideraba una pérdida de pilotos? La respuesta a ambas preguntas es afirmativa. Se trataba de un grupo minoritario, pero eran individuos audaces que se manifestaban en contra de la opinión general.

Según las memorias del alférez Kazuo Tsunoda, piloto adscrito a la sección aérea de la compañía naval 201, algunos comandantes se oponían

con firmeza a los vuelos suicidas. (Tsunoda dijo que a él mismo le habían concedido 24 horas para ser «voluntario» kamikaze. Estuvo de acuerdo, pero dijo que no lo hacía ni por el Emperador ni por el país, sino más bien porque había estado enseñando a otros a estar dispuestos a morir por su patria y por tanto él tenía que dar ejemplo). El joven oficial relataba el siguiente incidente del que dijo fue testigo:

> El capitán de corbeta Okajima, jefe del escuadrón de combate 303, estaba en total desacuerdo con las tácticas del *tokko* [suicidio] en la base de las islas Filipinas, y en una acalorada discusión que mantuvo en la sala de oficiales con el as de la aviación Tadashi Nakajima, de la escuadrilla 201, dijo: «¡El *tokko* es inadmisible! Deberíamos replegar a nuestros hombres al continente, reponer fuerzas y hacer frente al enemigo. No voy a permitir que ni un solo avión de la escuadrilla 203 participe en el *tokko*». Este intercambio de opiniones estuvo a punto de derivar en una pelea. El subcomandante del Ala Tamai se enteró de la discusión y, a la mañana siguiente, después de reflexionar sobre ello, trasladó la escuadrilla 203 a territorio japonés y siguió con los planes de transporte.

La primera misión suicida oficialmente aprobada despegó de un aeropuerto filipino a cargo del teniente Yukio Seki, un militar graduado en la academia naval. El almirante Takijiro Onishi, «creador» del cuerpo de kamikazes, buscaba un graduado de la academia naval que dirigiera la primera de sus salidas, compuesta por un escuadrón con bombas de gran carga explosiva. Seki fue elegido para esa histórica misión, pero no fue voluntario; se encontró con que no podía rehusar honorablemente a la sugerencia de sus superiores.

En realidad, aunque se ha dicho que los miembros de las diversas secciones aéreas se presentaron voluntarios a las nuevas unidades kamikaze llenos de espontánea euforia, Seki, que se dice fue el primer voluntario, en realidad disentía, aunque en privado. Antes del vuelo, el desgraciado piloto confesó a un periodista: «El futuro de Japón es incierto si el país se ve forzado a sacrificar a uno de sus mejores pilotos como soy yo. ¡Estoy seguro de que puedo tirar una bomba de 500 kilos en la cubierta de un portaaviones y regresar con vida!».

El veterano piloto también se distanciaba de la retórica convencional sobre morir por la bandera y la patria. Antes de embarcar dijo: «No voy a esta misión por el Emperador o por el Imperio, voy por mi amada esposa. Voy porque me lo han ordenado. Si Japón perdiera la guerra, sólo los dioses

saben lo que el enemigo haría con mi querida esposa. Un hombre muere por la mujer que ama. Eso es lo glorioso».

La conmoción y el patetismo que ocasionó el caso de suicidio relacionado con él y con los kamikazes hizo que el Ministerio del Interior japonés ordenara prohibir su difusión. En los años de la posguerra parece ser que apenas se habló de ello, quedando el documento enterrado en los archivos del departamento. Pero dada la existencia de un eslogan tan divulgado como el *Ichioku Sotokko* («Los 100 millones para el *Tokko*»), repetido una y otra vez en todos los mítines en tiempo de guerra y mejorado para convertirlo en «Cada japonés tiene el coraje suficiente para convertirse en miembro del Cuerpo Kamikaze de Ataque Especial», lo que sigue a continuación era predecible.

Hajime Fujii se había incorporado al ejército como soldado raso, llegando a la graduación de teniente. Tras convertirse en oficial, se pasó del cuerpo de infantería al de aviación. Después se presentó tres veces como voluntario a piloto kamikaze, pero le rechazaron por ser padre de dos hijos.

El 4 de diciembre de 1944, Fujii regresó a su domicilio cerca de la Escuela de Aviación del Ejército de Kumagaya, en la prefectura de Saitama, próxima a Tokio, y se encontró una carta en la mesa. La carta, dirigida a él, era de Fumiko, su mujer, y decía: «Sé que por nuestra causa no puedes hacer aquello que más quieres por tu país. Por ello, permítenos dejar el mundo antes de que te unas a nosotros. Por favor, lucha sin que nada te retenga». A la mañana siguiente, el cuartel de policía de Kumagaya informó a Fujii que habían sacado a su mujer y sus dos hijos del río Arakawa.

Fujii y los hombres de su compañía fueron rápidamente a un terreno simado junto al puente Arakawa. Allí encontraron a Fumiko con su hija de un año, Chieko, a la espalda y su otra hija de cuatro años, Kazuko, bien atada a su mano. Estaban muertas. Las dos pequeñas iban vestidas con sus mejores galas. Según el jefe de policía que acompañaba a Fujii, el desgraciado marido y padre lloraba desconsoladamente mientras limpiaba de arena los pies de su mujer.

La prohibición de difundir información sobre el suicidio de la esposa de Fujii y sus hijas se mantuvo durante toda la guerra. La orden decía que no deberían aparecer historias relativas «al deseo del teniente Fujii de unirse a

las Fuerzas de Ataque Especial» o al «suicidio de la mujer del teniente junto con sus dos hijas».

Cinco meses después, el teniente Fujii, al frente de nueve cazas biplaza, despegó al amanecer de la base aérea de Kyushu y realizó un ataque kamikaze contra un destacamento especial norteamericano en la bahía de Nakagusuku, en la costa este de Okinawa. Los nueve cazas, con 18 pilotos a bordo, habían llegado el día anterior procedentes de la base aérea de Ozuki, en la prefectura de Yamaguchi, cerca de Hiroshima. Cada avión iba cargado con dos bombas de 250 kilos.

El escuadrón se llamaba *Kaishintai* («Unidad Espiritualmente Satisfecha»).

# Capítulo 1

# LA FRÁGIL PAZ

En la década de los treinta, la paz en Extremo Oriente era algo tan frágil como una porcelana china. Los disturbios se producían sin solución de continuidad. Se habla de hasta 300 estallidos de violencia chino-japoneses, muchos de ellos con víctimas mortales. Por citar algunos, nos referiremos a los de Manchuria (1931), Shanghai (1932), Charchar (1934), ferrocarril de Pekín (1935), Langfang (1937), y Lukouchiao o «El Puente de Marco Polo» (también en 1937).

En septiembre de 1931, tras un incidente ocurrido cerca de Mukden, la capital de Manchuria, los japoneses acusaron a China de volar un tramo de ferrocarril, dejando sin comunicación a muchas de las principales ciudades y poblaciones que cruzan Manchuria. Una de las misiones del llamado Ejército de Kwantung era la de proteger el ferrocarril del sur de Manchuria de los actos de sabotaje. Dado lo recóndito de los lugares de muchos de estos conflictos, la ausencia de testigos y los contradictorios relatos de cada enfrentamiento, el buscar responsables era una tarea con frecuencia imposible. Estos brotes de violencia formaban parte del accidentado panorama de Extremo Oriente en los años treinta: años de luchas, asesinatos, manejos y desinformación, por no citar las siniestras intrigas de las organizaciones clandestinas[12].

Mientras tanto, las relaciones entre Norteamérica y Japón se iban deteriorando; a ello contribuían sucesos como el bombardeo (accidental, se dijo) de un navío norteamericano en aguas chinas. En este contexto, avivado en parte por los fervores nacionalistas y las rivalidades imperialistas, se publicó el libro *Si Japón y América iniciaran una guerra*, del general retirado Kohiro Sato. Dotado de una viva imaginación, el autor estaba seguro de que en caso de guerra con Estados Unidos, el «espíritu Bushido» de los samuráis prevalecería sobre los «débiles» yanquis, a los que expulsarían sin problemas. Aludiendo a un antiguo cuento popular en el que 50 bravos guerreros japoneses conquistaban diez provincias chinas, el veterano soldado dijo que si «unos pocos miles de samuráis» desembarcaran en San Francisco, por ejemplo, «el resultado no sería nada desalentador». En aquella época, concretamente entre 1920 y 1930, tanto en Estados Unidos como en Japón se publicaron muchos libros cercanos al género de ciencia ficción sobre una imaginaría guerra entre ambos países. Uno de ellos, publicado en Londres y Nueva York, titulado *Gabriel over the White House*, describe cómo un «Viento divino» (o Kamikaze) destruye una flota aliada a la altura del cabo de Buena Esperanza.

Pero, si bien la imaginación del general rayaba a veces en lo calenturiento, lo cierto es que en diciembre de 1941 la flota japonesa destruyó la base naval norteamericana de Pearl Harbour, en las islas Hawai, y en pocos minutos dejó, temporalmente, fuera de combate a la flota de Estados Unidos en el Pacífico (incluidos 8 acorazados y toda la aviación norteamericana en Hawai).

En agosto de 1931, un oficial japonés del servicio de información y su ayudante fueron asesinados en Manchuria, lo que provocó manifestaciones contra China en Japón. Un mes más tarde, una brigada japonesa penetró en Manchuria desde Corea y fue la causa del llamado «conflicto de Manchuria». La toma de la ciudad de Mukden (Shenyang) por tropas japonesas en septiembre de 1931 marcó el inicio de la ocupación de esa región. El general Jiro Minami justificó la acción diciendo que el propósito estratégico de Japón era el de «frenar la marea bolchevique» en el inestable clima de ese país. El jurista holandés, B. V. A. Rolling, juez del Tribunal

Internacional para el Extremo Oriente, que estaba en Tokio al final de la guerra, subrayó también este «enfoque rojo»: «En primer lugar», afirmó en una entrevista, «Japón temía el comunismo de China. Los japoneses estaban convencidos de que si no intervenían, China sería comunista, y si China se volvía comunista, entonces Japón se vería obligado a ser comunista».

En resumen, el papel de Manchuria fue el de hacer de amortiguador entre Japón y Rusia. Al mismo tiempo, los conservadores británicos, viendo a Japón como garante de la estabilidad y el orden en Extremo Oriente, consideraron necesario cooperar con Tokio para preservar su poderoso imperio. Entre tanto, el ejército de Kwantung se convertía en el orgullo del imperio japonés, su fuerza fundamental en el continente asiático. Contaba con varios cientos de miles de hombres, en su mayoría movilizados en Japón.

En julio de 1937, a raíz del incidente del Puente de Marco Polo en las afueras de Pekín, la situación en China fue a peor; tanto es así que provocó la guerra chino-japonesa, que no terminaría hasta 1945. Al mismo tiempo, hubo una serie de crisis internacionales que derivaron en la Segunda Guerra Mundial[13].

China siguió siendo fuente de conflicto entre Norteamérica y Japón hasta la guerra del Pacífico. Washington se oponía a las actividades militares de Tokio en China, y los japoneses estaban irritados por la enorme ayuda que el gobierno de Roosevelt había prestado al régimen de Chiang Kai-shek: cuando pilotos de las fuerzas aéreas de Estados Unidos luchaban formando parte de las fuerzas aéreas chinas como voluntarios (eran los famosos «Tigres voladores» a las órdenes del general Claire Chennault[14]).

Antes de Pearl Harbour, en noviembre de 1936, Japón y Alemania habían firmado un pacto anti-Komintern contra el régimen bolchevique de Stalin. Tras la caída de la Rusia zarista, el Estado Mayor de la Armada japonesa ideó nuevos planes operacionales contra la recién creada Unión Soviética. Después de que se pusiera en marcha el primer Plan Quinquenal soviético en 1928, las Fuerzas Armadas japonesas centraron toda su atención en el Ejército Rojo, al que consideraban el mayor enemigo hipotético. Para ellas el plan significaba que Moscú ampliaba su capacidad defensiva y mostraba su determinación a desarrollar su potencial económico

en Extremo Oriente. Los preparativos militares rusos empezaban a preocupar al Ejército japonés, cuyos generales veían ahora el resurgimiento del poder ruso en el este como una amenaza real para la política japonesa en el continente asiático. En julio de 1938, Japón acabó de ocupar todo el este de China, la región con mayor desarrollo económico del país. El 3 de noviembre de 1938, el primer ministro Fumimaro Konoe anunció la creación de «un Nuevo Orden en el este asiático», que significaba poner en marcha una política anexionista para hacerse con grandes zonas. En respuesta a ello, las potencias occidentales —Estados Unidos, Gran Bretaña, y Francia— declararon, una tras otra, su oposición al establecimiento de ese «Nuevo Orden».

En julio de 1939 el gobierno norteamericano mostró su impaciencia ante la política exterior japonesa aboliendo su Tratado de Comercio y Navegación, lo que produjo un gran impacto en una nación tan comercial como Japón. Las relaciones entre ambos países empeoraron entre julio y agosto de 1941. Primero, Estados Unidos impuso el embargo al acero y petróleo de Japón, así como la total prohibición de la exportación de combustible de aviones. Tokio protestó enérgicamente y, en julio de 1941, Washington congeló los activos japoneses en Estados Unidos.

Los conflictos con Rusia parecían inevitables. En julio de 1938 las tropas japonesas tuvieron un enfrentamiento con el Ejército Rojo cerca de Vladivostok (el «incidente del lago Khasan»), donde fueron rechazadas. El 11 de mayo de 1939 un nutrido destacamento del ejército de Kwantung libró una batalla con una tropa ruso-mongol en Khalkin-gol (Nomonhan), en Mongolia. Las fuerzas armadas japonesas se retiraron a finales de agosto tras sufrir grandes pérdidas.

El 27 de septiembre de 1940, se firmó en Berlín un Pacto Tripartito entre Japón, Alemania e Italia. Esta alianza era una extensión del pacto anti-Komintern, la Internacional Comunista que se extendió de 1919 a 1943 y unió a los partidos comunistas de muchos países. Con su firma, Japón pretendía fortalecer su posición diplomática y facilitar una solución rápida «del problema chino». Algunos observadores dijeron que tras la firma japonesa del Pacto Tripartito estaba el miedo del alto mando a «perder el

tren», pues estaban deslumbrados por los éxitos de la Wehrmacht al principio de la Segunda Guerra Mundial.

Cuando, el 3 de abril de 1941, Japón iba a firmar el pacto de neutralidad con la Unión Soviética —después de que Gran Bretaña y Francia retiraran sus tropas de China, debido al estallido de la guerra con la Alemania de Hitler y con el objetivo de fortalecer sus defensas en sus respectivos países — quedaban tan sólo dos potencias con las que enfrentarse por el problema de China: Rusia y Estados Unidos. Pero, tras la firma del pacto de neutralidad con Moscú, la situación quedó más simplificada: ya sólo quedaba Estados Unidos.

El antagonismo entre las dos naciones se intensificó. Muchos japoneses creían que las restricciones norteamericanas a la exportación y venta de combustible para la aviación estaban estrangulando económicamente al país. Ante ello, el ministro japonés de Asuntos Exteriores, Hachiro Arita, declaró, en junio de 1940, que era vital crear un «Círculo de prosperidad conjunta del este asiático» bajo el liderazgo de Tokio. Al mismo tiempo, existía un resentimiento general ante la percepción de un cierto racismo por parte de las potencias occidentales (Japón había pedido en la Conferencia de Paz de París de 1919 que se aprobara una propuesta de igualdad racial, pero la Conferencia la rechazó). Arita declaró que «Los países del este asiático y las regiones de los mares del sur están geográfica, racial y económicamente muy relacionados» y dijo también que la unión de esas regiones en un mismo círculo afianzaría la estabilidad de la zona. Unos cuantos líderes asiáticos creían sinceramente en las buenas intenciones de Japón, y no dudaron en hablar a favor de la política japonesa.

Los acontecimientos se precipitaron cuando, en septiembre de 1940, Japón consiguió que sin más dilación el gobierno francés de Vichy aceptara la ocupación de Indochina. El día después de la firma del Pacto Tripartito, se decidió que el «Gran círculo de prosperidad conjunta del este asiático» incluiría a China, Indochina, Malasia, Tailandia, Birmania, Filipinas, Borneo Británico y unas cuantas islas oceánicas. Un mes después, en otra reunión a puerta cerrada, el gobierno japonés acordó añadir también a Indonesia.

Hay pruebas de que Adolf Hitler tenía un plan para conquistar Asia, y de que, antes de iniciarse la Segunda Guerra Mundial, abrigaba ya la idea de conquistar Irán, Afganistán, India e Indonesia, entre otros. Herman Rauschning, un antiguo líder nazi, dice en su libro *Gespräche mit Hitler* (Conversaciones con Hitler) que en el verano de 1933, en un banquete con un círculo íntimo de colaboradores, el Führer hizo partícipes a sus invitados de sus planes de una «marcha victoriosa» a través de Asia y el Pacífico para recuperar las colonias alemanas en varias de aquellas islas. Aunque pasaron los años, la idea no cayó en el olvido y, según cuenta en sus memorias Walter Schellenberg, jefe de los Servicios de Inteligencia nazi a finales de los años treinta, Hitler había decidido ocupar gran parte de Asia, incluso Nueva Guinea. En noviembre de 1939, varios oficiales alemanes empezaron a trazar planes operativos y estratégicos para futuros escenarios bélicos. Mientras, los agentes secretos de Berlín habían aumentado sus actividades en Egipto, Turquía, Irak, Irán y Afganistán; Alemania atacaba a Rusia, y el número de espías en Irán había llegado a 4000, según se dice. Un año después de que Hitler invadiera Polonia, el sha de Persia había perdido casi por completo el control de la situación en su país.

El jefe del Estado Mayor del Ejército alemán, el general Franz Halder, escribió en su diario de servicio, en noviembre de 1939, que Hitler había dado instrucciones para que se llevaran a cabo operaciones bélicas por todo el mundo. Halder mencionaba los siguientes países: Afganistán, Irán, Irak, Siria, India, Birmania, Tíbet, Nepal, Ceilán y el sur de China.

El 16 de diciembre mantuvo un encuentro secreto para tratar el envío de una «expedición de sabotaje» al Tíbet. La llevaría a cabo un experto agente secreto y alpinista, Ernst Schafer, quien había visitado la zona en varias ocasiones. Schafer iba a utilizar para su propósito a un equipo especial adscrito a la «expedición científica al Hindú Kush», que había estado en Afganistán desde 1935 para, supuestamente, estudiar la historia, flora y fauna del país. Llegaría al Tíbet a través de Cachemira y Ladakh, luego entraría en India por Sikim y establecería las condiciones para penetrar en las regiones del noreste del país. La idea era llevar a las tropas británicas

hacia el Himalaya, y hacer más fácil que las tropas alemanas invadieran el noroeste de la India a través del paso de Khyber.

En diciembre de 1940, Hitler firmó la Directiva 21, conocida como «Operación Barbarroja», lo que significaba la invasión de Rusia. Dos semanas antes de la invasión, aprobó la Directiva 32, codificada como «Operación Oriente». Pero la toma de Irán, Afganistán e India —tal era su propósito— nunca se llevó a cabo. Según los historiadores alemanes, los planes previstos en la Directiva 32 se basaban en la conquista relámpago de Rusia.

El 26 de noviembre de 1941, exactamente diez años después del «incidente de Manchuria», Estados Unidos pidió repentinamente a Japón que dejara las cosas como estaban antes del 18 de septiembre de 1931; es decir, que renunciara a todos los territorios que había conseguido en esos diez años. Unos días antes, el ministro japonés de Asuntos Exteriores, Shigenori Togo, dijo que todavía era posible un entendimiento entre Japón y Estados Unidos «si Washington comprendía las necesidades de Japón, su posición en el este asiático y se enfrentaba a la situación de una manera realista».

Pero Togo no quería que los americanos interpretaran su postura como una debilidad y añadió: «Nuestra actitud conciliadora tiene, naturalmente, un límite». La esposa del ministro de Asuntos Exteriores era judía, lo cual resultaba bastante embarazoso para Hitler y su entorno. Togo se había casado con Editha de Lalande en Berlín, en 1929, cuando él tenía 31 años y ella uno más. Editha, cuyo apellido de soltera era Pitsschke, le conoció tras la muerte de su primer marido, un arquitecto judío que proyectó la cancillería del gobernador general de Japón, en Seúl, Corea. Togo, coreano de nacimiento —su nombre verdadero era Park Mu Tok—, había trabajado como consejero en la Embajada japonesa en Berlín antes de la guerra y había vivido en la residencia de los Pitsschke. Los Togo (Park) adoptaron el apellido japonés cuando Shigenori tenía cinco años.

Merece la pena destacar que, a pesar de los lazos de amistad de Tokio y Berlín, Japón rechazó por completo los odios raciales de Hitler[15]. De hecho, gracias a su política de puertas abiertas, rescató a 30 000 judíos antes de que los nazis invadieran Rusia en 1941, una época en la que pocos países

occidentales aceptaban emigrantes judíos. Esos judíos viajaron en el ferrocarril transiberiano provistos de visados japoneses para dirigirse a Manchuria y a la ciudad japonesa de Kobe. Los miembros de la pequeña comunidad judía en Japón han agradecido a la nación públicamente y en varias ocasiones este acto humanitario. Uno de los oficiales que intervinieron en la operación, Chiune (Sempo) Sugihara, ha sido considerado como el Oscar Schindler japonés.

En marzo, Tokio y Washington habían iniciado negociaciones en medio del mayor secreto a través de sus respectivos representantes —el almirante Kichisaburo Nomura, embajador de Japón, y Hull, secretario de Estado norteamericano— para intentar salvar sus diferencias. Poco después fue enviado a Washington un veterano diplomático, el embajador Saburo Kurusu, para que ayudara a Nomura en las difíciles conversaciones que precedieron a los sucesos de Pearl Harbour. El recién llegado había prestado sus servicios como embajador en muchos países, entre ellos, Estados Unidos, Alemania, Italia y China, y había firmado el Pacto Tripartito de Berlín, en 1940, entre Japón, Alemania e Italia (Kurusu estaba casado con una norteamericana y tenía dos hijas y un hijo piloto de caza. Durante la guerra, su mujer e hijas vivieron en Karuizawa, en las montañas cercanas a Tokio, mientras que el embajador permaneció en su domicilio. Su hijo, Ryo, una estrella del rugby y capitán de equipo en la Escuela de Ingeniería de Yokohama, había nacido en Chicago y le apodaban «Bear». En 1941 se alistó en la Escuela Militar de Ingeniería Aeronáutica, se hizo instructor de vuelo y llegó al rango de capitán. En 17 de febrero de 1945, el capitán Ryo Kurusu despegó con un caza de la base aérea de Tama, en Tokio, y cayó muerto en combate cuando, según parece, intentaba estrellarse contra un caza B-29, pero fue abatido sobre la bahía de Tokio).

Mientras tanto, Japón ofrecía a Estados Unidos nuevas y «definitivas» propuestas para solventar sus problemas, pero fueron rechazadas por Washington, lo que puso fin a los esfuerzos que habían hecho hasta el momento para llegar a un acuerdo. Las ofertas estaban, según Estados Unidos, muy lejos de ser conciliadoras. La firmeza del secretario de Estado, Cordell Hull quedó claramente expuesta en su demanda del 26 de

noviembre, sólo once días antes de que Japón atacara Pearl Harbour con los devastadores resultados que ya conocemos. Los japoneses siempre interpretaron las exigencias de Hull como un ultimátum que se salía del marco de las negociaciones iniciadas en la primavera. El embajador Kurusu, en un discurso pronunciado en Tokio a los tres años de iniciarse la guerra (26 de noviembre de 1944), dijo que los días que precedieron a la carta de Hull «Fueron días decisivos para las relaciones entre Estados Unidos y Japón». En Estados Unidos, dijo, «había belicistas y moderados» y los primeros (los que ya estaban a favor de la guerra antes de diciembre de 1941) «menospreciaron la fortaleza nacional de Japón e intrigaron hasta ponerlo contra la pared y obligarlo a coger las armas».

La nota de Hull pedía a Japón que abandonara Manchuria y que rescindiera el Pacto Tripartito con Berlín y Roma. Japón no tenía intención alguna de abandonar el pacto. Los líderes políticos de Tokio se preguntaban cómo puede un país soberano romper un acuerdo con naciones reconocidas por él.

La actitud de Togo tras conocer las exigencias de Hull no pudo ser más expresiva: «Casi me desmayo». Y añadió: «Ya no podía hacer nada más para evitar la guerra».

Un gran número de historiadores japoneses también afirman que su país no tenía otra opción más que la guerra. Esta opinión ha tenido algunos apoyos internacionales. Por ejemplo, el juez indio Radhabinod Pal, miembro del Tribunal Militar Internacional para el Extremo Oriente, se pronunció diciendo que «incluso un país tan minúsculo como el principado de Luxemburgo habría recurrido a las armas frente a un conjunto de peticiones tan irracionales como las que planteaba Hull en su nota[16]».

También, sir William Flood Webb, presidente del tribunal en el Juicio de Tokio, afirmó:

> Durante los treinta meses que estuve en Tokio (1946-1948) más de una vez me quedé impresionado por la solicitud y reverencia de los testigos hacia el monarca japonés, y su seriedad y rectitud a la hora de defender su caso. En muchas ocasiones me he preguntado con qué derecho condenamos a Japón por su beligerancia en 1941. Me parecieron justos y atenuantes los argumentos del Consejo de Defensa Japonés que alegaba que Japón es un pequeño territorio de 90 millones de habitantes y con sólo el 15 por ciento de terreno cultivable, sometido a severas

> restricciones comerciales y limitaciones sin fin. Me pregunto cómo habrían reaccionado Estados Unidos o Gran Bretaña en una situación así, y cuál habría sido el deseo de sus ciudadanos.

Webb concluía diciendo: «Estados Unidos y Gran Bretaña habrían recurrido a la guerra ante una situación como la de Japón en 1941».

El general Douglas MacArthur, que estaba al mando de las fuerzas aliadas tras la rendición de Japón, explicó ante el Senado de Estados Unidos en mayo de 1951 las razones por las cuales, desde su punto de vista, Japón había entrado en guerra con Estados Unidos: «En Japón no hay casi nada autóctono, a no ser los gusanos de seda. El país carece de algodón, de lana, de productos petrolíferos, de estaño, de caucho, y de otras muchas cosas que sí tienen otros países de la región. Los japoneses temían que se cortara el suministro de todos esos productos, lo que supondría de 10 a 12 millones de parados. Por tanto, su propósito de ir a la guerra fue en gran parte dictado por la seguridad nacional».

Con la tensión entre Estados Unidos y Japón creciendo por momentos, el primer ministro británico Winston Churchill se dio cuenta de que un conflicto de intereses entre las dos potencias del Pacífico podía acabar en un choque armado. También percibió que, teniendo en cuenta la alianza existente entre Tokio y Berlín, el conflicto podía llegar a convertirse automáticamente en una guerra entre Alemania y Estados Unidos. Por todo ello, hizo lo posible para que el gobierno norteamericano adoptara una línea dura frente a Japón.

En ese momento, con Gran Bretaña centrada en la lucha en Europa, las colonias de las ocupadas Francia y Holanda en Extremo Oriente estaban completamente desprotegidas. El único gran obstáculo que Japón tenía en el Pacífico era la flota naval de Estados Unidos. En cuanto a una guerra a gran escala con Moscú, los generales japoneses conocían por experiencia el espíritu combativo de los rusos mostrado en dos duras batallas, la del lago Khasan, cerca de Vladivostok (1938), y la de Nomonhan (Khalkin-gol) en Mongolia (1939). No obstante la Wehrmacht de Hitler se mostró imbatible en el frente ruso-alemán a lo largo del verano y otoño de 1941.

Entretanto, el doctor Richard Sorge, el más importante espía ruso en Japón, informó a Moscú de que este país había tomado la decisión de desviar sus movimientos hacia el sur, en vez de hacia el norte contra Rusia.

Inmediatamente, el 5-6 de diciembre de 1941, los rusos iniciaron una repentina contraofensiva en Moscú y, el 7 de diciembre, cientos de aviones japoneses rugían en dirección a Pearl Harbour.

Tres meses antes de los sucesos de Pearl Harbour, el 7 de septiembre de 1941, tuvo lugar una reunión en el Palacio Imperial de Tokio presidida por el primer ministro, el príncipe Fumimaro Konoe, a la que asistió el emperador Hirohito. Allí se decidió que Japón, «a fin de preservarse y defenderse», se prepararía para enfrentarse a Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda hacia mediados de octubre, «a no ser que las conversaciones en curso entre las diplomacias norteamericana y japonesa concluyeran con buenos resultados para Japón».

Según las actas de la reunión, Hirohito intervino y preguntó qué iniciativas tenían más peso, los preparativos de guerra o las negociaciones diplomáticas. La respuesta fue que las conversaciones diplomáticas tenían prioridad sobre los movimientos a favor de la guerra. Acto seguido leyó en voz alta un poema del emperador Meiji, su abuelo:

*Cuando miro al mundo*
*como si todos fueran mis propios hermanos,*
*me pregunto*
*¿por qué toda su tranquilidad*
*tiene que verse perturbada con tanta desconsideración?*

Konoe escribe en su diario: «Todos se quedaron atónitos. Se hizo el silencio unos momentos».

Luego, el almirante Osami Nagano pidió la palabra y pronunció un discurso de este tenor:

> Según el gobierno, aceptar las peticiones norteamericanas sería invitar a la nación a la destrucción, pero la guerra también puede llevar la nación a la destrucción. Podemos hacer frente a la destrucción nacional yendo a la guerra. Si evitamos la guerra estaremos condenando a la nación para siempre; porque incluso si la perdiéramos, si luchamos hasta el final con el espíritu de salvaguardar la nación, ese espíritu perduraría y nuestros descendientes se levantarían una y otra vez. Como ya he dicho, el Alto Mando desea que nuestros propósitos se consigan por vía diplomática, pero en el desafortunado caso de tener que decidir el inicio de las hostilidades, y la Orden Imperial así lo confirme, desenvainaremos bravamente las espadas y lucharemos como un solo hombre[17].

Mientras, el acopio de crudo iba disminuyendo día a día. Los militares calculaban que no podrían seguir manteniendo una guerra a gran escala más allá del verano de 1942; la nación quedaría indefensa.

A pesar del éxito inicial, nadie en Japón esperaba que el país «ganara» —en el sentido de conquistar o sojuzgar— a Estados Unidos. Más bien la mayoría de los japoneses (en diciembre de 1941) veían una solución como la chino-japonesa de 1894-1895 o la ruso-japonesa de 1904-1905. Esas guerras acabaron en tregua o con negociaciones de paz a favor de Japón. Un final similar con Estados Unidos se consideraría una gran victoria.

El general Hideki Tojo, quien sucedió al primer ministro Konoe el 18 de octubre de 1941, confesaba a un ayudante tras el ataque en diciembre a Pearl Harbour que, para él, «la decisión de ir a la guerra fue como saltar desde el templo de Kiyomizu». El templo, construido en Kyoto en el año 798 y dedicado a la diosa budista de la clemencia, se asoma a un acantilado sobre una plataforma de madera, y desde él se contempla una vista panorámica de la ciudad. Hay, por cierto, un famoso cuento budista sobre un muchacho que se suicidó tirándose desde la plataforma del templo, pues creía que así le devolvería la salud a su madre postrada en cama. La devoción ejemplar del hijo hizo que la madre volviera a andar. La varita mágica de la diosa tocó también al muchacho que sobrevivió a la caída mortal.

El mando naval japonés, con un detallado conocimiento de la disposición de los barcos norteamericanos en Pearl Harbour y del emplazamiento de los medios de defensa, diseñó un plan para atacar por sorpresa a la enorme base naval estadounidense en las playas del sur de la isla Oahu, 10 kilómetros al oeste de Honolulú. El 26 de noviembre, un destacamento especial compuesto por 2 acorazados, 6 portaaviones con 350 aviones, 9 destructores y 3 submarinos, partió de las islas Buril a las órdenes del vicealmirante Chuichi Nagumo. Al alba del 7 de diciembre (la noche del 7 de diciembre, hora de Tokio) el destacamento alcanzó la zona norte de Oahu.

Por otro lado, 20 submarinos japoneses se habían adelantado y estaban en las inmediaciones de Pearl Harbour. Las aeronaves despegaron de los

portaaviones desde direcciones diferentes y durante dos horas (antes de las 10 de la mañana, hora local) atacaron sucesivamente aeródromos, barcos y baterías costeras norteamericanas.

Aunque se preveía la guerra y se tenía información de un inminente ataque a Pearl Harbour, el destacamento americano fue cogido por sorpresa. Como resultado de ello, los japoneses hundieron 4 acorazados, 2 destructores, 1 buque minador y dañaron 4 acorazados más, 3 cruceros y 1 destructor. Abatieron también 200 aviones y dieron muerte a 2325 soldados, infantes de marina y marineros norteamericanos. También perdió la vida un pequeño número de civiles (alrededor de 60 personas).

La flota japonesa perdió 29 aviones y 5 minisubmarinos.

El 8 de diciembre, Estados Unidos y Gran Bretaña declararon la guerra a Japón. La guerra mundial se había extendido por el océano Pacífico.

Después de tomar la iniciativa estratégica y conseguir la supremacía naval, las fuerzas armadas japonesas se lanzaron a operaciones en dirección sur y lograron grandes victorias en Malasia, Filipinas, Borneo, Indonesia y Nueva Guinea, lo que les valió el control sobre grandes reservas de materias primas en el Pacífico sur. Habían barrido la flota norteamericana del Pacífico, parte de las fuerzas navales británicas y de las fuerzas aliadas de aire y de tierra, y tras asegurar su superioridad en el mar, en cinco meses de guerra los japoneses dejaron a Estados Unidos y Gran Bretaña sin bases navales ni aéreas en el oeste del océano Pacífico. Desde un enclave en las islas Carolinas, la fuerza naval japonesa tomó parte de Nueva Guinea e islas adyacentes, además de gran parte de las islas Salomón, llegando a constituir una verdadera amenaza para Australia.

La primera fase de la guerra del Pacífico, que acabó en mayo de 1942, fue un triunfo indiscutible de la armada japonesa. Tokio había conseguido una ventaja temporal. Las fuerzas armadas de Estados Unidos, Gran Bretaña y Países Bajos perdieron uno tras otro sus puntos estratégicos. Singapur, con una guarnición de cien mil hombres magníficamente equipada, que podía haber resistido al menos varios meses, se rindió sin lucha alguna. (Cuando la isla cayó, en febrero de 1942, Churchill lo

describió como «el peor desastre y la mayor capitulación de la historia británica». Lord Moran, médico personal de Churchill, declaró que éste estaba estupefacto ante la caída de Singapur; que no podía entender cómo cien mil hombres, «la mitad de nuestra propia raza», se rindieron ante los japoneses). Los expertos americanos en asuntos asiáticos, Theodore H. White y Annalee Jacoby, describieron el inicio de la campaña de los Aliados en los mares del sur como «un relato de vergüenza, deshonra y estupidez».

En cinco o seis meses, los japoneses ganaron 3,8 millones de kilómetros cuadrados de territorio con una población de unos 150 millones de personas, sin contar los territorios chinos conquistados con anterioridad. Pero la balanza empezó a inclinarse contra ellos en la primavera y el verano de 1942.

En la batalla del Mar del Coral, sostenida entre el 5 y el 6 de mayo, la flota estadounidense hizo retroceder a los invasores japoneses que se encaminaban a Port Moresby, en Nueva Guinea. El conflicto, de cuatro días de duración, representó una victoria estratégica para los Aliados, cuyas fuerzas navales, utilizando sólo aviones, nunca estuvieron dentro de la línea de fuego de los navíos japoneses. Fueron tantos los aviones japoneses derribados, que las fuerzas invasoras de Port Moresby, sin la cobertura aérea adecuada y hostigadas por los bombarderos de las tropas aliadas, volvieron a Rabaul, de donde habían partido.

En una segunda batalla, a primeros de junio de 1942, Japón sufrió un nuevo golpe al oeste de las islas Midway. Del 4 al 6 de junio, aviones norteamericanos con base en tierra y en portaaviones, atacaron a una flota japonesa cercana a las islas. Hundieron 4 portaaviones, y con ellos muchos aviones, y un crucero de gran tonelaje. Estados Unidos perdió un destructor y el portaaviones *Yorktown*. La batalla de Midway fue un paso decisivo en la victoria naval norteamericana sobre los japoneses en la guerra del Pacífico. En ella quedó dañado el poder naval y aéreo japonés y acabó con el intento de incautación de Midway como base para atacar Hawai. Hay muchos expertos que aseguran que fue fundamental en la campaña del Pacífico.

Una tras otra, las fuerzas estadounidenses fueron arrebatando a los japoneses las islas del Pacífico, con frecuencia con gran pérdida de vidas humanas. En muchas de esas batallas, los marines tuvieron que mantener una lucha cuerpo a cuerpo antes de someter al enemigo. La mayor batalla tuvo lugar en el mar de Bismarck, en 1943, una prueba de fuerza que mermó la potencia japonesa en el suroeste del Pacífico. En 1944, los norteamericanos invadieron las islas de Saipan, Guam y Tinian, bases esenciales para las incursiones aéreas de los japoneses.

A pesar de los continuos avances de las fuerzas aliadas durante la primera mitad de 1945, Japón no tenía intención de rendirse y estaba preparado para enfrentarse a una gran batalla en territorio propio. La capitulación de Berlín, en mayo de 1945, fue un golpe para los líderes japoneses, aunque, tras los grandes reveses nazis de 1944, era algo ya esperado. Anteriormente, muchos oficiales veían con optimismo el futuro de Alemania (a finales del siglo XIX, los militares alemanes habían entrenado al ejército japonés, y los británicos a las fuerzas navales), pero a partir de mediados de 1944, en los discursos oficiales de Tokio ya se predecía la derrota de Hitler.

Entretanto, la economía de Japón no había sufrido grandes pérdidas. La producción bélica de la isla era aún fuerte. Las industrias de Manchuria, importante base económica y militar, se habían duplicado en diez años y la producción de hierro se había sextuplicado. Se habían creado industrias bélicas en media docena de ciudades. Con el fin de escapar de las incursiones aéreas, muchas plantas industriales japonesas se trasladaron en mitad de la guerra a Manchuria. Además, Japón también tenía industria armamentística en Corea, adonde se habían trasladado varias plantas desde el territorio nacional[18].

Este hecho —el que Japón tuviera todavía recursos bélicos sin explotar — unido a la dura resistencia reforzada por el inicio de las tácticas kamikaze, hizo pensar a los gobiernos británico y norteamericano que la guerra contra Japón duraría todavía varios años más.

# Capítulo 2

# EL NACIMIENTO DE LOS KAMIKAZES

La mayoría de los oficiales japoneses sabían que era prácticamente imposible derrotar a las fuerzas americanas utilizando medios convencionales. La situación del país era tan difícil que el capitán Rikihei Inoguchi, oficial superior del destacamento del almirante Onishi, dijo, refiriéndose a ella, que sólo les salvaría un milagro y que ese milagro estaba en manos de la juventud kamikaze. Eso significaba el suicidio como arma. Respaldando esta propuesta estaban los informes que decían que los pilotos convencionales sufrían una continua sangría —el 50 por ciento de bajas— sin resultados positivos.

El almirante Takijiro Onishi, pionero de la aviación, inició las tácticas kamikaze cuando llegó a Filipinas a mediados de octubre de 1944 y propuso crear unidades de Ataque Especial. Ni un solo oficial se opuso a ello. Ivan Morris apunta que la decisión se adoptó en pocos minutos, pero los cimientos psicológicos se habían construido a lo largo de muchos siglos.

Onishi, que se distinguía por su dinamismo y atrevimiento, fue con toda probabilidad el organizador ideal de la estrategia kamikaze. Había pilotado todo tipo de aparatos y había estado estudiando la materia desde la Primera Guerra Mundial, cuando todavía era un humilde suboficial que prestaba sus servicios en un hidroavión. Sabía de aviones más que nadie en Japón. Cuando llegó a Filipinas para hacerse cargo de su puesto de comandante de

la Primera Flota Aérea solía decir que la salvación del país dependía de la inmolación de los kamikazes. Las primeras propuestas para poner en marcha este tipo de tácticas (los pilotos estrellaban sus aviones cargados de bombas contra la nave enemiga y su vida acababa con una «muerte espléndida» a los ojos de la nación) empezaron a circular en el Ejército y la Armada en el otoño de 1943. Había dos capitanes de esta última fuerza, Eiichiro Jo y Motoharu Okamura, que a mediados de 1944 estaban especialmente decididos a hablar en favor de los ataques suicidas. Jo, que había prestado servicios en Washington como agregado naval y, además, había sido ayudante de campo del Emperador, dijo que con las tácticas habituales Japón nunca tendría la oportunidad de detener a las fuerzas norteamericanas, superiores en número a las japonesas. Okamura, conocido piloto de caza, se reunió con el almirante Onishi a mediados de 1944 y habló con él sobre el uso de «balas humanas» (se las conocía con el nombre de *Ohka*, «Flor de cerezo»), en misiones suicidas contra los portaaviones norteamericanos. (El capitán Jo sería derribado en la batalla de Leyte, el 25 de octubre; el capitán Okamura llegó a ser comandante de la unidad *Ohka* y se suicidó el 15 de agosto de 1945).

Pero hasta octubre no se creó oficialmente la primera unidad de «Ataque Especial» bajo el liderazgo del teniente de navío Yukio Seki. El capitán Jo —que en ese momento era el comandante del portaaviones *Chiyoda*— escribió: «No podemos eliminar los numerosos portaaviones enemigos con métodos convencionales. Debemos formar unidades de Ataque Especial que puedan impactar de lleno. Permitidme comandar la primera de estas unidades».

El uso de las armas suicidas aumentó cuando las pérdidas japonesas sufrieron un rápido incremento tras la batalla de Filipinas en junio y la caída de Saipan en julio. En Saipan el suicidio adquirió un nuevo significado. Hubo suicidios masivos entre los 32 000 defensores, entre ellos los de un gran número de mujeres y niños que se arrojaban desde los acantilados. Según la disciplina militar, el suicidio en Saipan dejó de ser un derecho y se convirtió en un deber. Lo que ocurrió allí, según los historiadores, recordaba a los suicidios en masa de judíos en Masada, en el año 73.

Algunos historiadores utilizan la palabra holocausto para describir el horror de aquellos hechos.

Ese mismo mes, marines norteamericanos desembarcaron en Guam y Tinian y, en otoño, fueron aviones de guerra los que atacaron Taiwan, a la vez que los gigantescos bombarderos B-29 iniciaban las incursiones sobre Tokio y otras ciudades japonesas. En octubre, el general MacArthur inició la invasión de Filipinas.

Por lo que se refiere a las unidades de Ataque Especial, hasta los más inexpertos pilotos podían participar en ellas si había uno avezado que los guiaba hasta el blanco. En realidad, los requerimientos básicos para ser kamikazes eran modestos: juventud, vista y entusiasmo. La experiencia de vuelo no tenía la más mínima importancia y la experiencia en aterrizar era un lujo. Lo importante era hacer despegar el avión, buscar un objetivo, para lo cual como ya se ha dicho recibían ayuda, y luego estrellarse contra él.

Los pilotos inexpertos tenían pocas oportunidades de atacar con éxito al enemigo con métodos tradicionales y regresar a la base. Para las misiones kamikaze se utilizaban todo tipo de aviones, incluso los más obsoletos. Lo importante era salvar las vidas de los pilotos expertos ya que de ellos dependía la posibilidad de continuar con las misiones. Sólo ellos eran capaces de sobrevivir a las batallas aéreas, pero la situación en Filipinas exigía un cambio de táctica:

> Según el veterano piloto Tadeo Tagata, cuando los norteamericanos invadieron Filipinas sólo había unos cuantos aviones japoneses protegiendo las islas. Los pilotos más veteranos estaban dedicados de lleno a guiar las misiones kamikaze. Para cada misión se necesitaba un piloto experto que condujera al bisoño piloto suicida hasta el objetivo. También eran necesarios los expertos para sostener la moral de los novatos. En la primera época de las operaciones de Ataque Especial, conocidas con el nombre de *tokko*, los expertos proporcionaban cobertura aérea a los aviones kamikaze, pero a medida que se iban perdiendo aparatos se hizo más difícil proporcionar la escolta.

¿Por qué hubo tantos estudiantes voluntarios para una misión contra el enemigo que no tenía billete de vuelta? (El capitán Okamura se refería a ellos comparándolos con un enjambre de abejas, porque «las abejas mueren después de clavar su aguijón»). El hecho es que innumerables soldados, marineros y pilotos estaban dispuestos a morir, a convertirse en *eirei*, es

decir, en «espíritus guardianes» del país. Morir por el país se consideraba un gran honor y también ser deificado en Yasukuni, único templo de este tipo que el Emperador visitaba dos veces al año para rendir homenaje a los que habían dado su vida por la patria.

Desde el otoño de 1944 hasta principios del verano de 1945, toda la atención se centró en las unidades de Ataque Especial. Una razón importante para la gran afluencia de voluntarios fue el entusiasmo que generó la prensa. Militares famosos, veteranos diplomáticos y columnistas apoyaban diariamente la campaña de reclutamiento. A continuación, vemos unos cuantos ejemplos:

> El espíritu del Cuerpo de Ataque Especial corre por las venas de todos y cada uno de los japoneses. […] La acción en la que simultáneamente se destruye al enemigo y a uno mismo sin fallo posible se llama Ataque Especial. […] Todos los japoneses pueden llegar a ser miembros de los Cuerpos de Ataque Especial.
>
> Teniente Sekio Nishina en *Nippon Times*,
> octubre de 1944.

> Los jóvenes con educación primaria pueden llegar a ser también miembros del Cuerpo de Ataque Especial tras un corto período de entrenamiento.
>
> Contralmirante Etsuzo Kurihara
> Jefe de Asuntos Públicos del Cuerpo General de la Armada,
> *Jitsugyo no Nippon*, enero de 1945.

> Japón tiene unas armas llamadas aeronaves. Si hay pilotos que desean estrellar sus aviones contra el enemigo no tendremos que temer a sus unidades móviles, y los bombarderos B-29 no podrán entrar en territorio japonés. Si vemos un portaaviones enemigo, lo destruiremos con un ataque en picado, y si avistamos bombarderos B-29, utilizaremos las tácticas de choque corporal (*tai-atari*). Una vez tomada la decisión de utilizar estas tácticas, podremos estar seguros de que ganaremos la guerra. La inferioridad numérica desaparecerá antes de esas operaciones. Los que realicen esos ataques despreciando el valor de su propia vida merecen el nombre de dioses-soldados.
>
> Declaración hecha por el almirante Takijiro Onishi,
> octubre de 1944.

> Muchos estudiantes de institutos y universidades se están dando cuenta de la situación que atraviesa su país y se están preparando para atacar día y noche. […] Su preparación es más dura y encarnizada que la propia batalla final. Además, está basada en la firme convicción de la victoria. […] Es el noble espíritu de los Cuerpos de Ataque Especial lo que hará posible lo imposible.
>
> Contralmirante Etsuzo Kurihara.

Kurihara citaba a menudo, en sus artículos y discursos, el nombre de un almirante kamikaze, Masafumi Arima, «muy relacionado con los Cuerpos de Ataque Especial. Me parece algo muy normal, le conozco desde hace mucho tiempo y sé que ha estado muy dedicado a prepararse espiritual y mentalmente desde cuando estaba en la Academia Naval. Así pues, es natural que llegara a convertirse en un importante miembro de los Cuerpos de Ataque Especial».

Japón necesitaba un «héroe kamikaze» y lo encontró en Arima, comandante de la Flotilla Aérea 26 en Manila. Este oficial, educado en una escuela pública inglesa, descendiente de una familia de eruditos confucianos, decidió aumentar la moral de sus hombres inmolándose contra un destacamento de las fuerzas aliadas situado en aguas de Filipinas. Ágil, de voz suave y siempre con su uniforme impecable, a pesar del agobiante calor del trópico, el semblante apacible de Arima hizo que su último y desesperado acto causara más de una sorpresa. En septiembre de 1944, aviones norteamericanos atacaron Manila por primera vez y pronto estos ataques fueron en aumento. Cuando, un mes más tarde, fue avistado un destacamento estadounidense al este de Luzón, en Filipinas, se tomó la decisión de lanzar contra él todos los aviones disponibles, tanto del Ejército como de la Armada. Cuando los aviones iban a despegar, Arima anunció de improviso que él mismo dirigiría el ataque. Mientras sus oficiales intentaban disuadirle, se empezó a quitar todas las insignias del uniforme y subió al avión que iba a guiar la segunda oleada de ataque. Nadie se atrevió a detenerle. Un mensaje por radio dijo que a las 15.33 se habían avistado navíos norteamericanos a 240 millas de Manila. Enseguida, se dio la orden de atacar a todos los aviones, con Arima a la cabeza.

El contralmirante Masafumi Arima pereció el 15 de octubre de 1944 al estrellarse contra un portaaviones norteamericano cerca de Filipinas. Se había unido a la lista de «héroes suicidas» tan sólo unos días antes de que las tácticas kamikaze recibieran la aprobación oficial.

En su momento, tuvo lugar un servicio de difuntos en Daikoji, el templo familiar de Arima, situado en Ijuin, prefectura de Kagoshima, en Kyushu. Arima ya hacía tiempo que le había dicho a un periodista que la única manera de combatir la superioridad material de los norteamericanos era

realizando misiones de Ataque Especial. Antes de embarcar en su avión y despegar, comentó que aunque no era joven no había razón alguna para que no participara en esa acción.

Parece que nunca quedó claro si el aparato de Arima se estrelló realmente contra el portaaviones norteamericano. En un informe de los estadounidenses se decía que ninguno de los 30 viejos aviones japoneses con los que voló Arima iba lo bastante cerca para impactar en el destacamento, y que al menos dos docenas fueron abatidos en el aire. El informe asegura también que el avión de Arima no impactó contra el portaaviones *Franklin*, sino que se estrelló en el mar.

A finales de mayo de 1944, Katsushige Takada, comandante del 5.º Escuadrón del Ejército, participó en un ataque suicida no autorizado, y estrelló deliberadamente su avión contra un navío norteamericano durante la batalla de la isla de Biak.

Antes de que el Alto Mando aprobara oficialmente los ataques kamikaze, ya se practicaba el choque corporal contra las grandes fortalezas del aire norteamericanas. El primer *tai-atari* (vuelo de choque corporal) tuvo lugar el 20 de agosto de 1944 contra los B-29 en Yawata, al este de Nagasaki (Yawat y Kokma, se unieron después de la guerra y se convirtieron en la ciudad de Kita-Kyushu). Ochenta B-29 salieron desde Chengtu en China y alcanzaron Yawata alrededor de las 17.30. El cielo estaba despejado, sin una sola nube. Los cazas japoneses esperaron a los B-29 a una altitud de 7500 metros y observaron cómo invadían el cielo de Yawata a una altitud más baja, a 7000 metros. El sargento primero, Shigeo Nobe, en un caza biplaza, con el cabo Denzo Takagi en el asiento trasero, descendió en picado sobre el primero de los B-29 y disparó. El aparato lo esquivó y los disparos erraron el blanco. El sargento Nobe gritó por la radio: «*Nobe, tai-atari-kekko*!», («¡Nobe, ejecutando el choque corporal!»). Su caza se estrelló contra el B-29 y los dos aviones envueltos en una enorme bola carmesí cayeron a tierra. Nobe y Takagi se convirtieron en los primeros aviadores en chocar contra un B-29.

Estos ataques diurnos norteamericanos hicieron que los dos periódicos más importantes, *Asahi* y *Mainichi*, condenaran con rotundidad la acción y exigieran que todos los pilotos capturados fueran decapitados. Mientras

tanto, seguía la campaña a nivel nacional para animar a los jóvenes a unirse a las misiones suicidas. La prensa tentaba a la juventud diciéndole que los que habían dado su vida en los choques corporales se habían ganado un lugar en el templo de Yasukuni, dedicado a las víctimas de la guerra. (Allí está el crisantemo de dieciséis pétalos símbolo del emperador). Afirmaba también que había «oportunidades gloriosas» de estrellarse contra las fuerzas navales y los bombarderos enemigos. Los periódicos reflejaban las opiniones de líderes políticos y militares que afirmaban que si la autoinmolación era la única manera de salvar el sagrado suelo de Japón, toda la población debía estar preparada para morir.

El segundo piloto que abatió un B-29 fue el joven alférez de navío Mikihiko Sakamoto. Lo hizo el 21 de noviembre de 1944 sobre Omura, zona industrial y sede de una base aérea, en la prefectura de Nagasaki. A las 9.45 de la mañana, ciento cinco B-29 procedentes de Chengtu, invadieron el cielo de Omura a una altura de 7000 metros. Tan pronto como los aviones norteamericanos despegaron de Chengtu, se les siguió la pista. 43 cazas Z y 16 aviones más los interceptaron en Omura. El teniente Sakamoto estrelló el suyo contra un B-29, los dos aviones cayeron al suelo envueltos en llamas. (En 1945, otro piloto. Takaji Inumaru, derribó tres B-29 volando en un Suisei. Este tipo de aparatos cuenta con un cañón especial fuera de la cabina que apunta hacia arriba, de modo que el piloto japonés, volando debajo del B-29, pudo herir mortalmente a un confiado bombardero con once tripulantes a bordo).

A finales de febrero de 1945, la zona de Tokio-Yokohama quedó a merced del ataque de los grandes bombarderos. Era el inicio de las incursiones aéreas masivas sobre Tokio y las zonas industriales adyacentes a cargo de los B-29 con base en las islas Marianas. Algunas de esas incursiones estaban formadas por cientos de aviones y tenían el propósito de inhabilitar por completo la capital nipona.

Mientras, los ataques kamikaze se iban cobrando víctimas en las filas enemigas y minando también su moral. Para evitarlos se solicitó el máximo apoyo aéreo. El almirante Nimitz, comandante en jefe de la flota del Pacífico, ordenó que el destacamento de las islas Marianas desviara temporalmente sus incursiones diarias al centro de Japón y atacara la zona

de Kyushu, donde había dispersas muchas bases kamikaze y desde donde tenían lugar misiones suicidas contra los navíos norteamericanos que se encontraban en los alrededores de Okinawa. Los ataques continuaron y redujeron a escombros numerosas ciudades. Se estima que quedó destruido el 40 por ciento de Tokio, el 58 por ciento de Yokohama, el 35 por ciento de Osaka, el 56 por ciento de Kobe y el 40 por ciento de Nagoya.

El almirante Onishi siguió adelante con su idea, apegado como estaba a la creencia de que las tácticas kamikaze eran la única manera de defender el imperio y llevar la nación a la victoria. Así lo afirmaba en sus discursos: «Los dioses nos conducirán a la victoria sólo cuando todos los japoneses se adhieran al espíritu de los ataques especiales. La muerte no es un objetivo, pero cada persona debe resignarse a morir e intentar destruir a tantos enemigos como sea posible».

Cuando se pedían voluntarios para misiones suicidas, los generales y almirantes que supervisaban las operaciones se quedaban atónitos ante la respuesta de los estudiantes. Las autoridades comprobaron que había muchos más voluntarios que aviones disponibles. Tras la guerra, hubo comandantes que se arrepintieron de haber permitido que tripulaciones innecesarias acompañaran a los pilotos en sus salidas; a veces se apretujaban a bordo de bombarderos y cazas a fin de animar a los pilotos suicidas y compartir su alegría al hundir un gran barco enemigo.

Se sabe que muchos de los pilotos que se unieron a las unidades de Ataque Especial en el último año de la guerra procedían de la universidad, sobre todo de las áreas de humanidades o derecho, más que de las de ciencia, ingeniería o matemáticas. Muchos de esos pilotos, cuyos estudios quedaron interrumpidos por la contienda, estaban lejos de ser los típicos patrioteros; es decir, no tenían nada que ver con el estereotipo fabricado en Occidente. Algunos escribían —dejaron trabajos sin finalizar en su mesilla de noche—; otros estudiaban idiomas y, finalmente, había otros que eran devotos cristianos. Por sus últimas cartas y poemas sabemos que su ardor venía, sobre todo, del amor a la familia, al país, al modo de vida japonés y de la devoción al Emperador. Muchos creían que con su muerte pagaban los «favores» recibidos de sus padres, del colegio, de sus amigos. Los pilotos, la mayoría bisoños y con poco entrenamiento, estaban tan deseosos de

tomar parte en las misiones suicidas que cuando la salida se retrasaba o se anulaba se quedaban profundamente abatidos. Se ha dicho que a muchos de los seleccionados se les veía muy felices poco antes de la última salida.

El instructor de vuelo Takeo Tagata asegura que empezó a preparar pilotos para misiones suicidas en Taiwan, antes de que tuviera lugar la primera salida oficial desde Mabalacat, Filipinas, en octubre de 1944. Ese mes, la prensa y la radio de Japón empezaron a utilizar con profusión la palabra kamikaze. Otro piloto, Hichiro Naemura, pensaba incluso un año antes que «sólo el espíritu de autosacrificio» haría innecesaria una lenta guerra de debilitamiento. Según parece, un abrumador número de pilotos reconocía que la única forma de contrarrestar la superioridad de las fuerzas americanas en 1944 era valiéndose de las «tácticas especiales», un eufemismo para referirse a las misiones suicidas. A Naemura, como a muchos aviadores de aquella época, le gustaba citar las palabras desafiantes del legendario héroe y estratega militar Masashige Kusunoki (quien en 1336 luchó en una batalla suicida contra un enemigo de una mayoría aplastante), patrón de los Cuerpos Kamikaze[19]: «¡Ojalá tuviera siete vidas para darlas por mi país!».

El éxito de las tácticas suicidas era artículo de fe no sólo para el almirante Onishi, sino también para hombres como el almirante Matome Ugaki, al mando de la Quinta Flota Aérea de Filipinas, o para el general Kyoji Tominaga Jefe de las Fuerzas Aéreas de Filipinas hasta 1945, y otros almirantes, como Kichisaburo Nomura, que había prestado servicios como embajador en Washington antes de los sucesos de Pearl Harbour y participado en las desafortunadas negociaciones entre Japón y Estados Unidos previas al ataque del 7 de diciembre. Tras alabar el «exaltado espíritu» de los jóvenes pilotos kamikaze, Ugaki escribía en este tono en su diario el 20 de octubre de 1944: «No hay que temer ni siquiera a un enemigo que es un millón de veces más fuerte, o que tiene mil aviones de carga». Ugaki, al igual que Onishi, llegó a ser uno de los más fervientes partidarios de los ataques suicidas masivos contra las flotas aliadas.

A fin de mantener la moral y perpetuar el espíritu kamikaze, se alimentaba a las fuerzas aéreas, tanto del Ejército como de la Armada, y a la población civil con relatos extraordinarios. Se difundió, por ejemplo, que un piloto japonés, sin ninguna munición, se había lanzado en picado contra el puente de mando de un destructor británico y en su descenso desenvainó su espada samurái y decapitó al capitán del barco. Durante la guerra, ese tipo de cuentos fantásticos aparecían en una publicación mensual infantil. Otro relato mítico decía que en Birmania los elefantes estaban «llenos de gozo» por verse liberados de la «bestia británica».

Pero la siguiente historia es verídica (está registrada en la historia militar de Japón). El *Nippon Times* de abril de 1944 decía que Kiyu Ishikawa había salvado a un gran navío japonés lanzando su avión contra un torpedo procedente de un submarino norteamericano. La noticia decía que el sargento había encontrado la muerte de un modo heroico y se había convertido en un ejemplo para soldados y pilotos. La hazaña del aviador llegó a oídos del Emperador, quien le otorgó la graduación póstuma de alférez. A su muerte, igual que otros caídos en acto de servicio, fue deificado en el templo de Yasukuni.

Estas proezas calaron hondo en la juventud que cada vez en mayor número se apuntaba voluntariamente a los escuadrones de Ataque Especial.

En agosto de 1944,la agencia de noticias Domei informó de que se estaba entrenando a pilotos suicidas; ésa fue la primera vez que se mencionó en la prensa. El reportaje recalcaba la importancia del patriotismo y pedía a las familias que animaran a sus hijos o esposos a que no se lo pensaran dos veces a la hora de sacrificar su vida si era necesario.

Hasta entonces, las tácticas suicidas se habían utilizado como último recurso, por ejemplo cuando un avión estaba dañado y el piloto tenía que decidir si abandonar la nave y arriesgarse a ser capturado o estrellarse contra un barco o avión enemigo. Eran las decisiones imprevistas, personales, de unos hombres mentalmente preparados para morir según la tradición del Bushido. Desde mediados de 1942, hubo casos de pilotos, tanto japoneses como estadounidenses, que encontrándose en esta situación estrellaron de manera deliberada sus aparatos contra objetivos enemigos.

En el verano de 1942, momento en el que los norteamericanos estaban ejerciendo una gran presión sobre las islas del Pacífico en manos de los japoneses y las fuerzas imperiales sufrían un golpe tras otro, hubo un aumento de ataques suicidas por parte de las fuerzas de infantería. Según parece, el general Jun Ushiroku estaba muy interesado en eliminar los blindados norteamericanos situados en Okinawa con bombas humanas, es decir, con soldados de infantería cargados con mochilas de bombas a la espalda que se tiraban bajo los tanques cuando éstos se acercaban. Se decía que a Japón le faltaba tiempo y recursos para fabricar armas antitanque sofisticadas. En agosto de 1944, Ushiroku fue nombrado comandante en jefe del Tercer Regimiento del Ejército, con cuartel general en Mukden, ahora llamado Shenyang, en Manchuria, y fue detenido por los rusos cuando Japón se rindió. (Quizás la idea de usar mochilas explosivas contra los tanques enemigos la tomó prestada de los rusos, aunque éstos utilizaban perros. En 1941, durante la terrible lucha contra los panzer nazis, los rusos, faltos de armas antitanque, ataban minas a los lomos de los perros entrenados para comer sólo bajo los tanques con los motores en marcha)[20].

Era raro que salieran a la luz informaciones sobre el rechazo del uso de armas suicidas en el seno del ejército. Sin embargo, en marzo de 1945, la revista mensual *Taiyo* (Océano) publicó un largo debate sobre las operaciones kamikaze (ocupaba 21 páginas) que tuvo lugar entre diez veteranos pilotos de la Armada. Uno de ellos, el teniente Iwatani, fue muy crítico, dijo:

> En guerras anteriores, la ruso-japonesa puede ser un buen ejemplo, siempre ha habido misiones que implican un desafío a la muerte. Es cierto que los aviones, antes y ahora, son máquinas que desafían a la muerte. Pero este nuevo método de ataque conlleva una muerte cierta, inevitable y se ha puesto en marcha sin estar avalado por autorización alguna. El hecho de que el Ejército recurra a tácticas fuera de toda norma muestra cómo es de grave la situación bélica. No puedo adelantar el resultado de las batallas aéreas, pero se cometerá un error si se contemplan las operaciones de Ataque Especial como métodos normales. La vía correcta es atacar al enemigo con habilidad y volver a la base con buenos resultados. Un avión se tiene que utilizar una y otra vez. Ésa es la manera de hacer la guerra. El enfoque actual es erróneo. Así no podemos esperar que mejore nuestra potencia aérea. No progresaremos si los pilotos siguen muriendo. Eso es lo que yo creo, teniendo en cuenta los recursos humanos de que disponemos.

Algunos de los participantes en la discusión se lamentaban también de que no hubiera suficientes aviones y de los problemas mecánicos derivados de un bajo control de calidad.

Para elevar la moral de los combatientes, el gobierno daba gran publicidad a los éxitos de los kamikazes, ya fueran reales o imaginarios. La propaganda oficial, que hacía ver que el Ejército y la Armada imperial habían puesto en marcha métodos radicales para hacer frente a las poderosas fuerzas anglonorteamericanas, a menudo manipulaba las estadísticas para reafirmar la creencia en la superioridad del espíritu japonés. En el caso de la campaña de Okinawa, las cifras de pérdidas norteamericanas a cargo de las operaciones kamikaze se inflaron seis veces.

Pero había también dificultades reales para informar de los resultados de las misiones suicidas. Ningún piloto kamikaze podía llegar a saber si su sacrificio había servido para hundir realmente un barco o sólo para averiarlo. En cuanto a los aviones de escolta, los pilotos informaban a menudo del hundimiento de aviones de carga, acorazados o cruceros, cuando lo que en realidad veían eran columnas gigantes de agua o enormes pilares de humo que a distancia parecían explosiones, pero que podían proceder del impacto de los aviones con las aguas del mar, cerca de los barcos de guerra enemigos. Ante esta situación, los pilotos que regresaban a sus bases tendían a magnificar los indudables éxitos de las operaciones kamikaze.

Un ejemplo lo tenemos en la batalla del mar de Filipinas, que tuvo lugar entre el 19 y el 20 de junio. Tokio proclamó a los cuatro vientos que había sido una gran victoria sobre las fuerzas navales de Estados Unidos, que se habían hundido o dañado más de 5 portaaviones y un acorazado, además de derribar unos 100 aviones. La realidad fue: 2 acorazados, 2 portaaviones y 1 crucero dañados. Aunque fue cierto que se derribaron unos 100 aviones enemigos. Sin embargo, no se dijo que fueron hundidos 3 portaaviones japoneses y se perdieron 426 aviones. Por tanto, la victoria no fue tan aplastante. Al finalizar la batalla, algunos de los altos oficiales japoneses no estaban muy satisfechos. El 21 de octubre de 1944, el *Nippon Times* publicó la noticia con el siguiente titular: «Resultados de la mayor batalla aérea en

Taiwan desde Pearl Harbour». Las fuentes oficiales afirmaban que se habían hundido o inhabilitado más de 57 buques de guerra, entre ellos 19 portaaviones, 4 acorazados y 7 cruceros. El almirante Shigeru Fukudome, comandante de la Segunda Flota Aérea de Taiwan estaba exultante. Pero la realidad era otra. Las fuerzas de Ataque Especial habían dañado 2 cruceros norteamericanos, pero habían perdido más de 600 aviones en tres días de combate, mientras que Estados Unidos perdió 76 aparatos. Toshikazu Kase, funcionario del Ministerio de Asuntos Exteriores (había dirigido las negociaciones de Japón con EE. UU. previas a Pearl Harbour), declara con franqueza: «Era habitual que el Alto Mando [en Tokio] hiciera falsas declaraciones de victoria, ignorando los hechos reales, para mantener al público eufórico y satisfecho[21]».

En cuanto al tema de los documentos oficiales, había numerosos documentos secretos de los mandos de la Armada y del Ejército que todavía están retenidos en el Instituto de Investigación de la Defensa en Tokio. Extractos de algunos de ellos se publican en este libro. El primer ataque kamikaze oficial se produjo en Filipinas, bajo las órdenes del almirante Onishi; pero el Alto Mando Imperial nunca publicó norma alguna autorizando los ataques suicidas. Onishi consiguió el acuerdo verbal de sus superiores antes de tomar posesión de su puesto en Filipinas.

## EL PRIMER ATAQUE KAMIKAZE NO OFICIAL

Todavía no se había popularizado el uso de la palabra kamikaze ni se había oficializado este tipo de actuación, pero el teniente Fusata Iida, al mando de un grupo de cazas Zero lanzados desde el portaaviones *Soryu* para proteger a los bombarderos y torpederos en la segunda tanda de ataques en Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941, fue realmente el primer kamikaze. El avión de Iida recibió un impacto de los antiaéreos cuando estaba ametrallando el campo de aviación de Kanoe y empezó a perder combustible. Inmediatamente, ascendió y dirigió a su grupo hacia al portaaviones base. Después, saludó a sus hombres y dirigió su avión de

nuevo hacia el Kanoe. Una vez allí se lanzó en picado contra uno de los hangares, que quedó destruido por las llamas.

Iida, antes de despegar de *Soryu*, dirigió unas palabras de ánimo a sus hombres y les dijo que si su avión resultaba tocado y no podía volver al portaaviones, se estrellaría contra «un importante objetivo enemigo». En la Base Naval de Kanoe hay una placa en el lugar donde se estrelló Iida, que dice: «LUGAR DONDE SE ESTRELLÓ UN AVIÓN JAPONÉS. PILOTO: TENIENTE IIDA, COMANDANTE DEL GRUPO TERCERO DE CONTROL AÉREO, DICIEMBRE DE 1941».

## LOS KAMIKAZES DE TAIWAN

Taiwan era una fortaleza inexpugnable, su población estaba totalmente a favor de los japoneses. Durante la guerra, 80 433 taiwaneses sirvieron como marineros y soldados en la Armada e Infantería japonesas. Otros 126 750 más lo hicieron realizando diversos trabajos como civiles. De un total de 207 183, unos 30 000 murieron en la lucha o por enfermedad. A finales de 1944, la unidad Koru Kuteitai compuesta por 50 hombres, todos de Taiwan, llevó a cabo un ataque kamikaze contra un campo de aviación norteamericano en Leyte. Aviones japoneses los transportaron hasta la base y, una vez en las pistas, los 50 hombres destruyeron muchos de los aparatos norteamericanos allí aparcados, pero todos perdieron la vida en la operación.

# Capítulo 3

# LA PRIMERA BOMBA HUMANA OFICIAL

En Mabalacat, antigua base kamikaze de Filipinas, hay una placa en la que se lee que el teniente Yukio Seki fue la primera bomba humana oficial del mundo. También consta la fecha de la primera misión suicida de la guerra aprobada oficialmente —25 de octubre de 1944— y la lista de los daños causados ese día a la flota norteamericana en aguas filipinas.

Una de las ironías de la guerra es que el primer piloto kamikaze oficial no tuviera ni el más leve deseo de suicidarse. El teniente Yukio Seki, experto aviador, tenía miles de razones para creer que era mucho más útil para su país vivo que muerto. Pero el destino dictó un final temprano y violento para la vida de este joven y atractivo oficial de 23 años, graduado en la Academia Naval, cuando los ojos de sus superiores se posaron sobre él por considerarlo el piloto más capacitado para dirigir la primera misión suicida contra la flota norteamericana aprobada oficialmente.

Sobre el papel, todo parecía indicar que Seki se había ofrecido voluntario para la misión, pero en realidad no fue así. Y, a diferencia de la alegría mostrada por los jóvenes pilotos kamikaze que anhelaban el momento de estrellarse contra el enemigo, a Yukio Seki el ser seleccionado para comandar una salida sin retorno le llevó al abatimiento.

Como las operaciones kamikaze aumentaban a velocidad exponencial, se elaboró, para mayor seguridad, una numerosa lista de pilotos

supuestamente voluntarios. En un debate entre expilotos kamikaze publicado en 1977 en el famoso diario japonés *Bungei Shunju*, uno de ellos dice que en su destacamento nunca pidieron voluntarios para las unidades kamikaze puesto que en los cuarteles generales se daba por hecho que todos querían hacerlo. Por lo tanto, los oficiales del Estado Mayor continuaron añadiendo nombres a la lista de los escuadrones de la muerte. Esta práctica desmoralizó tanto a muchos de los que esperaban su turno que a menudo decían a sus superiores: «Puesto que van a matarnos, por favor háganlo cuanto antes».

La realidad es que Yukio Seki aceptó convertirse en «la primera bomba humana oficial», a pesar de que algo en su interior le decía que un piloto con su experiencia y talento podía servir mejor a la nación participando en muchas acciones de combate contra el enemigo, y no sólo en una. Pero no tuvo oportunidad de retirarse, pues sus superiores mencionaron que no sólo era el candidato favorito para dirigir la primera misión suicida, sino también el elegido por el almirante Takijiro Onishi (el «Mister Aviación de Japón»), que estaba al mando de la Fuerza Aérea de la Armada en Filipinas. Por consiguiente, cuando a Seki le preguntaron si aceptaría, no pudo negarse. Pero, aunque aparentemente se mostraba tranquilo, internamente se sentía muy deprimido.

Justo antes de su última misión, le dijo a un periodista que enviar a un piloto de su experiencia a una misión suicida no sólo era una locura, sino también un trágico error en un momento en el que había tanta escasez de aviadores expertos. Puesto que la nación los necesitaba, sus vidas no debían ser malgastadas. Pero lo dijo en privado, cuando ya era demasiado tarde para cambiar su situación. Además, había otra razón personal para que Seki deseara continuar vivo: se había casado recientemente y, según su última carta, estaba profundamente enamorado de su esposa.

Así es como Yukio Seki se presentó «voluntario»: El 19 de octubre, en el campo de aviación de Mabalacat, Filipinas, le pidieron a Seki que se presentara ante el subcomandante del Ala Aérea, Asaichi Tamai. Al llegar, vio que el capitán Rikihei Inoguchi, oficial del Estado Mayor a las órdenes del almirante Takijiro Onishi, estaba sentado junto a Tamai (Onishi era el

comandante de la Primera Flota Aérea). Le ofrecieron una silla. Cuando se sentó, Tamai le puso una mano en el hombro y le confió que el almirante estaba proyectando un ataque suicida contra un destacamento norteamericano en las inmediaciones de Filipinas y estaban pensando en él para que dirigiera el ataque.

El ambiente estaba tenso y cargado de emoción. Otro oficial allí presente dijo que Tamai hablaba con lágrimas en los ojos.

Tamai le preguntó a Seki si aceptaría dirigir una misión suicida con cazas Zero. El apuesto teniente se quedó inmóvil. Transcurrieron cinco largos segundos. Luego, pasando los dedos por su largo cabello negro, respondió afirmativamente, con una voz firme que ocultaba sus verdaderos sentimientos. Después de todo, era un oficial de la Marina, un graduado de la Academia Naval. Tenía que aceptar, no había otra salida.

—Sí, haré el trabajo —se oyó decir a sí mismo.

A continuación, Tamai le preguntó:

—Está soltero, ¿verdad?

—No. Tengo una esposa, señor.

En realidad, Tamai buscaba un hombre soltero para dirigir la primera misión de Ataque Especial pero, sorprendentemente, el hecho de que Seki estuviera recién casado no le preocupó. En efecto, los antecedentes de Seki hacían de él el hombre idóneo; y los oficiales presentes así se lo harían saber al comandante de la Flota Aérea, el almirante Onishi.

Seki combatía por primera vez en el mar de Solomon, al sur de Nueva Guinea, cuando los bombarderos norteamericanos atacaron el *Chitose*, que transportaba municiones a la isla de Guadalcanal, tras el desembarco de los norteamericanos. Durante el ataque, Seki se encontraba en el puente de mando. El barco resultó dañado cerca de la sala de máquinas y lo repararon en la isla de Truk.

Yukio Seki había nacido en 1921 en Iyo Saijo, una ciudad encantadora, pequeña y tranquila, en la isla de Shikoku. Cuando era niño, su madre se divorció de su padre, quien posteriormente se trasladó a Osaka y allí abrió un negocio de antigüedades. A Yukio, hijo único, le crió su madre, ambos vivían solos en una casa pequeña, entre una farmacia y una papelería al lado de la calle principal de la ciudad.

En la escuela secundaria Yukio llegó a ser capitán del equipo de tenis. Era un excelente jugador y un año su equipo ganó el campeonato en el torneo organizado por la escuela. A pesar de que deseaba seguir sus estudios, la economía familiar se lo impidió. En 1938 se preparó para ingresar en las academias militares del Ejército y la Marina. Le admitieron en ambas, pero escogió esta última. Cuando se graduó en 1941, le destinaron al acorazado *Fuso*, donde se le concedió el rango de alférez. De allí fue trasladado al *Chitose* e indirectamente participó en la histórica batalla de Midway, pues el barco formaba parte de las fuerzas de retaguardia que seguían al destacamento principal.

Sus compañeros fueron testigos de su versatilidad y su interés por el arte. Una de sus aficiones era el dibujo, y, cuando no estaba de servicio se entretenía realizando muchos esbozos.

En noviembre de 1942, regresó a Japón e ingresó en la Academia de Vuelo de la Marina de Kasumigaura, en la prefectura de Ibaragi, para hacerse piloto. Tras terminar la formación básica, le trasladaron a la base aérea de Usa, en la prefectura de Oita, para especializarse en el ataque a portaaviones. En enero de 1944, empezó a prestar servicios como instructor de vuelo en Kasumigaura. Durante su estancia en la academia, hizo amistad con los Watanabes, una familia de Kamakura a la que frecuentó durante dos años, y se enamoró de Mariko, una de las hijas. Un día, mientras estaba tomando unas copas con sus compañeros de instrucción, uno de ellos propuso que se casaran todos el mismo día, el día de la Marina, el 27 de mayo. Era el aniversario de la victoria sobre los rusos en la batalla del estrecho de Tsushima. Todos estuvieron de acuerdo.

Ese fin de semana, Seki fue a Kamakura e hizo una visita a los Watanabe. Se declaró a Mariko en presencia de la madre. Mariko aceptó y finalmente se casaron en el Club de Oficiales de la Marina el 31 de mayo de 1944, en Tokio. La madre de Seki, Sekae, fue el único miembro de la familia que estuvo presente en la boda y en el banquete que vino después. Vivió con la joven pareja aproximadamente un mes, luego se marchó diciendo que a los recién casados había que dejarlos solos. Enseguida se trasladaron a una casa cercana a la academia de vuelo.

En septiembre de 1944 Seki fue trasladado a Tainan, en la isla de Taiwan, donde prestaría servicios en su base aérea como instructor de vuelo. Debido a la incertidumbre de su situación, Mariko no pudo acompañarle, aunque fue a despedirle a Oppama, cerca de Yokohama, desde donde cogería un avión anfibio que le llevaría a Tainan. Tres semanas después le trasladaron de nuevo, esta vez al Ala Aérea Naval 201, en el campo de aviación de Nicholas, en Luzón, Filipinas, como comandante de la Unidad de Combate 301. Cuando los ataques norteamericanos se intensificaron, la unidad se trasladó al aeropuerto de Mabalacat.

La mañana del 20 de octubre se ordenó a los pilotos de la unidad que se congregaran en un lugar cercano a sus dependencias, no muy lejos del río Bamban, para escuchar las palabras del célebre pionero de la aviación, el almirante Takijiro Onishi. El paisaje apacible del río, que discurría suave y poco profundo junto con el reflejo plateado de las altas hierbas del pantano cimbreadas por la brisa de otoño, recordaba a más de uno su tierra natal. El almirante, que estaba pálido y preocupado, habló lentamente y un tanto vacilante:

> Japón está en grave peligro. La salvación de nuestro país ya no está en manos de los ministros, ni del Estado Mayor, ni de humildes comandantes como yo. Por ello, en representación de vuestros cien millones de compatriotas, os pido este sacrificio y rezo por vuestro triunfo. Desgraciadamente, no podremos deciros los resultados. Pero seguiré vuestros esfuerzos hasta el final y comunicaré vuestros logros al Trono. Podéis estar seguros de ello.

Después, en tono conciliador, añadió: «Vosotros ya sois dioses sin deseos terrenales. Vais a entrar en un largo sueño».

Mientras estrechaba la mano a todos los pilotos y les deseaba suerte, dijo: «Os pido a todos que lo hagáis lo mejor posible». Testigos presenciales dicen que el almirante, que en ese momento contaba 53 años de edad, tenía lágrimas en los ojos cuando terminó de hablar.

Después de su entrevista con Tamai e Inoguchi, Seki regresó al cuartel y escribió las últimas cartas a su esposa, Mariko, a su madre y a sus suegros. Las cartas no revelaban sus sentimientos más íntimos sobre la misión suicida que iba a acometer. Ésta es la carta que Seki escribió a su esposa:

> Mi querida Mariko:

Siento mucho tener que «esparcirme» [eufemismo que utiliza en lugar de «morir en la batalla»; se refiere a la dispersión en el aire de las flores del cerezo] antes de que pueda hacer más por ti. Sé que, como esposa de un militar, estás preparada para afrontar semejante situación. Cuida de tus padres.

Ahora que llega la hora de partir vienen a mi mente innumerables recuerdos de tantas cosas que hemos compartido. Buena suerte para la traviesa Emi-chan [la pequeña Emi, hermana menor de Mariko].

Yukio

Seki escribió un mensaje en forma de poema para los pilotos que había tenido como alumnos:

*Descended, mis pupilos,*
*mis pétalos de flor de cerezo,*
*como yo descenderé,*
*sirviendo a nuestro país.*

A sus padres les dirigió la siguiente carta:

Querido padre, querida madre:

[Después de hablar de las dificultades de un amigo, y pedir a sus padres que le ayudaran, continuaba así:]

En este momento la nación está en una encrucijada, y el problema sólo se resolverá si cada individuo corresponde al Emperador por su benevolencia como se merece.

En este sentido el que siga una carrera militar no tiene otra elección.

[Aquí menciona a los padres de su mujer]… a quienes tengo gran estima en el fondo de mi corazón. A ellos no les puedo escribir sobre estas noticias tan impactantes. De modo que, por favor, informadles vosotros.

Puesto que Japón es un Imperio, me estrellaré contra un portaaviones para compensar la generosidad imperial. Estoy resignado a hacerlo.

A todos vosotros, obediente hasta el final.

Yukio

A pesar de su aparente compostura, Seki no pudo contener su frustración. Le dijo a un compañero, el teniente Naoshi Kanno, que estaba profundamente trastornado por el rumbo que estaban tomando los acontecimientos. También estaba preocupado por su esposa y por sus padres. Sabía, por supuesto, que una vez que había aceptado dirigir la misión de Ataque Especial no podía volverse atrás. Justo antes de despegar

para su última misión, le confesó a un corresponsal de guerra que no daba su vida por ideas abstractas, como por ejemplo «salvar a la Madre Patria», sino por su amada esposa. El periodista era Masashi Onoda de la agencia de noticias Domei.

Un amigo de Seki, que más tarde conoció a Kanno, dice que éste también estaba descontento; que veía muchas contradicciones en la concepción de los cuerpos suicidas. «Si algún comandante me ordena participar en una misión de Ataque Especial, y se niega a dirigirla él mismo, juro que le mataré», fueron sus palabras.

Con una incuestionable aptitud para volar, Kanno se había enfrentado unos meses antes a un B-24 norteamericano. Viendo que no podía derribarlo, decidió destruirlo chocando contra él, esquivó los disparos mortíferos del bombardero, al tercer intento se acercó y con sus hélices destrozó el timón del avión con un choque descomunal. El impacto hizo que Kanno perdiera el conocimiento momentáneamente, pero pudo recuperarse y ver cómo el bombardero se estrellaba en el Pacífico. El teniente Kanno, igual que muchos otros pilotos, vivía con la expectativa de la muerte, pero lo que le diferenciaba era que en su mochila llevaba escrito: «Efectos personales del difunto capitán de corbeta Naoshi Kanno».

Era costumbre conceder a los militares ascensos póstumos. En cualquier caso, Kanno daba por perdida cualquier posibilidad de sobrevivir. En junio de 1945, durante la campaña de Okinawa, encontró la muerte al ser derribado al sur de Kyushu, y dejó tras él, debido a su valor, una buena reputación.

Tamai y Seki pasaron la mayoría de la noche planeando la primera misión suicida autorizada. A la mañana siguiente, Seki se despertó al amanecer para respirar por última vez el primer aire de la mañana. La primera unidad kamikaze pronto estuvo preparada para despegar. Después de un desayuno rápido, Seki le pidió a un compañero que le hiciera una foto para su esposa. También entregó a Tamai un mechón de pelo. Unos minutos antes de despegar se sacó del bolsillo un puñado de billetes de banco, se los entregó a un amigo que estaba tras él y le pidió que utilizara ese dinero para construir aviones.

Posteriormente, un locutor de la radio de Tokio informó de la escena ocurrida inmediatamente antes del despegue del grupo en la base aérea de Mabalacat, a las afueras de Manila, de la que fue testigo ocular. Tras describir el murmullo de emoción que se extendía por las filas de este «cuerpo especial de la muerte», dijo:

> Frente a los cuarteles, los pilotos se pusieron la ropa y las gafas de vuelo y recibieron con tranquilidad las instrucciones del comandante, éste les dijo que sus objetivos debían ser los portaaviones; que cuando fueran a estrellarse contra ellos debían apuntar a la parte más vulnerable de la nave. También les dijo que no eran una fuerza de bombarderos sino bombas humanas.

La emisora de radio informó también de que ninguno de los hombres llevaba paracaídas.

El 21 de octubre, a las 7.25 de la mañana, los cazas Zero (los aliados les llamaban «Zekes» en clave) se alinearon sobre la pista de Mabalacat. Seki ocupó su lugar en la cabina, se ajustó las gafas y, tras saludar con la mano al personal de tierra, despegó con su unidad en dirección a un grupo compuesto por numerosos portaaviones norteamericanos. Pero la unidad de Seki no pudo localizar a la flota norteamericana, y regresó a la base. Lo mismo sucedió el 22, 23 y 24 de octubre. Le acompañaban cuatro cazas escolta. El 25, tras volar durante 3 horas y 25 minutos, divisaron el objetivo a 30 millas náuticas de la costa de Samar, y atacaron con éxito el destacamento norteamericano. Era su quinto intento. Empezaron el ataque a las 10.45 de la mañana. Los nueve aviones de Seki se situaron sin impedimento alguno sobre los barcos norteamericanos, a pesar de que había una pequeña patrulla de combate en el aire. Cinco minutos más tarde, cuando ya los pilotos kamikaze habían elegido sus objetivos, Seki dio la señal de lanzarse en picado. Su avión iba en cabeza y fue el primero en caer sobre el suyo: tras desviarse dejando una estela de humo, ejecutó un picado pronunciado apuntando a la cubierta de uno de los portaaviones.

En una conversación con un periodista militar, Seki había alardeado, de que cuando encontrara un portaaviones dejaría caer sobre él una bomba de 500 libras. En el combate del día 25 los pilotos se estrellaron contra dos de los portaaviones del almirante Clifton Sprague y hundieron uno de ellos, el

*St Lo*, y dañaron seriamente al otro. Al mismo tiempo los cazas escolta se enzarzaron en una pelea feroz con los aviones norteamericanos.

¿Hundió Seki al *St Lo*? Hay ciertas dudas al respecto. Los hechos que se conocen son los siguientes. Un caza Zero se dirigió en un picado pronunciado hacia el portaaviones, a 100 pies del nivel del mar. Los cañones del portaaviones abrieron fuego, pero fallaron. Los informes dicen que el piloto (probablemente Seki) estaba tranquilo y mantuvo deliberadamente el rumbo fijo. Menos de un minuto después, dejó caer una bomba en el centro de la cubierta; luego su avión se estrelló, quedando sobre la proa restos del avión y del piloto. La bomba al estallar provocó más explosiones violentas.

El *St Lo* sufrió un total de ocho explosiones antes de hundirse, y con él se perdieron muchas vidas. Un avión había hundido al portaaviones. O como un observador resumió: «Un piloto, un Zero, una bomba, un portaaviones».

La habilidad del piloto a la hora de llevar a cabo la mortal misión indicaba que no podía ser otro que Yukio Seki.

El suboficial de la Marina Hiroyoshi Nishizawa, que encabezaba la unidad de escolta, informó por radio de los resultados del primer ataque kamikaze oficial de la historia. Según Nishizawa, hundieron un portaaviones y un crucero norteamericanos, mientras que otro portaaviones quedó seriamente dañado. La hoja de servicios muestra que no se hundió ningún crucero, solamente el *St Lo*. Derribaron dos cazas norteamericanos Grumman, y perdieron uno de los cazas escolta. Nishizawa murió al día siguiente al ser derribado su avión.

Cuando se informó al emperador Hirohito de los resultados de la primera misión suicida, declaró: «Sin duda han hecho un buen trabajo, pero ¿era necesario llegar a este extremo?». El Emperador le dijo también al almirante que el recurrir a los ataques suicidas le llenaba de dolor.

Al final de octubre de 1944, en los periódicos de Tokio apareció una reseña en la que se informaba de que, con carácter póstumo, se habían otorgado diversos honores a cinco héroes kamikaze y se les había ascendido en sus puestos.

Una proclama firmada por el almirante Soemu Toyoda, comandante en jefe de la Flota Mixta, dijo que los cinco hombres habían llevado a cabo «ataques de choque deliberados» y que «el recuerdo de estos oficiales gallardos que murieron heroicamente por la causa de su país estará vivo para siempre en la memoria de la nación». Y finalizaba: «Y por la presente, doy fe de sus meritorios servicios a la Marina el 28 de octubre de 1944». El nombre de Seki era el primero de la lista.

A raíz del éxito de la misión de Seki, se desató entre los estrategas kamikaze un entusiasmo rayano en la euforia. Hubo cientos, incluso miles, de voluntarios. Onishi persuadió al almirante Fukudome, al frente de la Segunda Flota Aérea, para que la Primera Flota se uniera a las tácticas suicidas y ambos comenzaron las preparaciones para continuar y expandir estas operaciones contra el enemigo. Onishi reunió a los pilotos de todas las unidades y les dijo que se convertirían en unidades de Ataque Especial. Algunos pilotos se quedaron atónitos al saber que, igual que el teniente Seki, debían sacrificar sus vidas en misiones suicidas tanto si querían como si no. Estaba claro que Onishi no iba a tolerar ningún tipo de crítica a su política kamikaze.

Entretanto, comenzó a correr la noticia de que las tácticas suicidas estaban desmoralizando a los norteamericanos y a sus aliados.

Poco después de la muerte de Yukio Seki, el capitán Sakae Yamamoto, quien estaba al frente del Ala Aérea 201 y había regresado a Japón tras ser herido en un ataque en Filipinas, entregó a la madre de Seki un mechón de cabello de su hijo. (Muchos pilotos kamikaze dejaban recuerdos personales, ya que sus restos nunca podrían ser devueltos a sus familias. Algunos de estos recuerdos están expuestos en diversos museos japoneses). El mechón de cabello estaba colocado en una cajita blanca como las que solían contener los restos incinerados. Cuando el capitán se fue, la madre de Seki se derrumbó sollozando. Una semana después de la misión kamikaze de Seki, oficiales de alto rango visitaron también a la madre del piloto para informarle de que a su hijo se le había concedido el título póstumo de comandante de la Marina a la edad de 23 años. Al mismo tiempo, el rector de la Universidad Waseda de Tokio hizo un llamamiento para rezar por las almas de Seki y sus compañeros con estas palabras: «Nuestra fortaleza

espiritual es mucho mayor que la de los diablos norteamericanos e ingleses. Ahora tenemos que hacer un esfuerzo supremo para demostrarla».

Cuando la paz volvió a Japón, un periodista escribió un artículo sobre la madre de Yukio Seki. Afirmaba que le parecía que su hijo había nacido sólo para morir en la guerra.

Tras la contienda, Asaichi Tamai, el militar que había reclutado a Yukio Seki para llevar a cabo la primera misión suicida, se hizo monje budista. Tamai dijo que no llegaría al nirvana —un estado de felicidad absoluta— si antes no daba «consuelo a las almas» de todos los pilotos a los que había enviado a una misión sin retorno en aguas del Pacífico.

# Capítulo 4

# HISTORIAS DE MUJERES

## LA ESPOSA DE UN PILOTO

Tomiya Ryokan es un mesón japonés de la ciudad de Chiran, al sur de la región de Kyushu. Está en una casa de dos pisos a la orilla del río Futomigawa, en el corazón de la ciudad. Chiran fue famosa durante la guerra por su base kamikaze y el mesón se convirtió en un lugar de encuentro muy popular debido a los cientos de pilotos que esperaban allí la llamada que les llevaría a su última salida. En gran parte, su popularidad también se debía a la personalidad de Tome Torihama, la propietaria de 42 años de edad, que ofrecía su amistad a los pilotos y que llegó a ser conocida como la «Madre de las fuerzas de Ataque Especial».

Un periodista que vivió en Chiran durante la guerra recuerda dos historias inolvidables estrechamente relacionadas con el popular mesón.

El 8 de mayo de 1945, una mujer joven, de aspecto cansado, apareció en el Tomiya Ryokan. Había venido desde Tokio para reunirse con su marido, el teniente Wataru Kawasaki, presintiendo que estaba a punto de salir en una misión suicida. Primero fue a la base aérea de Hofu, en la parte más meridional de Kyushu, pero le dijeron que se había trasladado a Chiran. En Chiran, nada más bajar del tren, se dirigió directamente a la base aérea pero no fue capaz de localizar a su esposo. Alguien le sugirió que preguntara en el Tomiya.

Tome Torihama dio la bienvenida a Tsuneko, la esposa angustiada, y mandó a una de sus hijas a buscar al teniente Kawasaki, que estaba hospedado no muy lejos de allí. Mientras tanto, la llevó al piso de arriba, a su propio dormitorio, la peinó y la maquilló.

—Tienes que estar lo más guapa posible para el encuentro —le dijo.

Cuando el teniente llegó y vio a su esposa, exclamó:

—¡Oh! ¡Eres tú! ¡Eres tú!

Tsuneko llevaba puesta una blusa blanca y unos pantalones rojos. Su esposo no cabía en sí de gozo, aunque intentaba esconder sus emociones lo mejor que podía.

Tome dejó que la pareja se quedara allí. Les ofreció una habitación en la vivienda familiar, en el piso superior.

El 11 de mayo, a las 16 horas, los aviones de las fuerzas de Ataque Especial se alinearon en el campo de aviación de Chiran dispuestos para cumplir con su misión. Las estrellas brillaban en la inmensidad del cielo. Los *hachimaki,* un cinta blanca con el emblema del Sol Naciente que los pilotos llevaban ajustada a la cabeza, destacaban en la oscuridad. En su equipo también contaban con píldoras para el mareo, pastillas para no dormir, una tableta de caramelo con un suplemento de hierro, y una botella pequeña de vino. Algunos llevaban un cinturón llamado *senninbari* (mil puntadas), que era un amuleto de la buena suerte. Se trataba de conseguir que mil chicas jóvenes dieran, cada una de ellas, una puntada en la tela del cinturón. Un piloto anónimo expresó en un poema el sentido del amuleto:

*En mi último ataque*
*no estoy solo,*
*pues llevo mi* senninbari
*atado a la cintura*.

La gente de la ciudad se apiñaba en la pista con banderitas de papel con el sol naciente para despedirse de los pilotos *tokko* y gritarles las últimas palabras de aliento. El teniente Kawasaki se detuvo cuando vio a su mujer. Llevaba puestos los mismos pantalones rojos que el día de su llegada. Tome estaba tras ella. Kawasaki y su esposa se quedaron mirándose el uno al otro como petrificados, sin decir nada. Luego él continuó su marcha. Si hubiera

vuelto la vista atrás habría comprobado que su esposa caía en brazos de Tome. Se había desmayado.

El avión del teniente Kawasaki comenzó a rodar. Para entonces. Tsuneko había recobrado el conocimiento y corría tras él gritando «*Anata! Neh! Anata*!», (¡Cariño! ¡Ay, cariño mío!). El avión voló en círculo sobre la base. Tsuneko todavía gritaba lo más alto que podía, «*Anata! Neh! Anata*!», agitando frenéticamente un pañuelo blanco.

Cuando se fueron no quedó nadie en el campo de aviación, excepto parte del personal de tierra y Tsuneko, que siguió allí, atisbando el cielo muda de asombro. Pasaron las horas, amanecía y empezó a llover con fuerza. Finalmente, Tsuneko regresó a la ciudad, a pie, calada hasta los huesos por el chaparrón.

Hacia el mediodía, un ordenanza llegó a Tomiya y le dijo a Tsuneko que su marido había vuelto a la base porque su avión había tenido problemas mecánicos. Al final de la tarde, el teniente Kawasaki se presentó en Tomiya con aspecto triste. Obtuvo permiso para alojarse con su esposa en el Eikyu Ryocan, un hostal de estilo japonés, también en la ciudad, a la espera de su nueva salida.

Después de casi dos semanas, por fin llegó la hora. El 24 de mayo, Tsuneko fue al campo de aviación, acompañada por Tome. La esposa del teniente estaba ojerosa.

—Que tu amado esposo no te vea llorar. No debes apenarle —dijo Tome.

Cuando llegaron a la base, Tome peinó a Tsuneko y le retocó el rostro.

Una vez que partieron los aviones, Tsuneko y Tome volvieron a Tomiya. Tsuneko parecía haber perdido toda su energía. Estaba distraída y de vez en cuando sollozaba violentamente. Pero esa tarde, Kawasaki se presentó otra vez en la casa. Su avión había vuelto a tener problemas con el motor. Esta vez esperaría en la base su próxima salida.

Seis días más tarde, el 30 de mayo, el teniente Kawasaki murió mientras probaba un avión de combate Tipo 1. El aparato se estrelló y él falleció en el acto[22].

Después del funeral sintoísta, la viuda, acompañada por Tome, fue a tomar el tren que la llevaría a Tokio. Muy triste y con los ojos enrojecidos,

se despidió de Tome, dejando Chiran tras ella. Hizo el largo viaje con una cajita de madera en su regazo, que contenía las cenizas de su esposo.

## LA LUCIÉRNAGA

Tome Torihama, la propietaria, y sus dos hijas, Miyako y Reiko, vivían en el piso superior del mesón. Miyako y Reiko trabajaban durante el día como voluntarias en la base aérea de Chiran, atendían a los pilotos kamikaze, limpiaban los alojamientos, lavaban, zurcían los uniformes y realizaban trabajos de la más diversa índole. Tome murió en 1992, a los 89 años de edad.

Después de que los norteamericanos llegaran a Okinawa el 1 de abril de 1945, murieron un total de 2620 pilotos kamikaze. Todos despegaron de las distintas bases de Kyushu. De ellos, 1036 pertenecían al Ejército de Tierra, el resto a la Marina. Su edad media era de 21,62 años. De los 1036, 439 salieron de Chiran. Seguramente la mayoría estuvo alguna vez en el mesón de Tome Torihama.

Tome intentaba hacer de madre de estos jóvenes pilotos lo mejor que podía y muchos encontraban consuelo y calor familiar en el ambiente hogareño que les ofrecía.

Los hombres bebían cerveza o sake y a veces cantaban. Algunos escribían sus últimas cartas en el restaurante. A Reiko, que en esa época estudiaba tercer grado en la escuela local, la trataban como a una hermana pequeña.

Cuando a finales de mayo comienza la época de lluvias, aparecen las luciérnagas en las riberas del Futomigawa. Al anochecer, empiezan a deambular y sus diminutos destellos iluminan el porche cercano al pequeño jardín del restaurante de Tome poblado de glicinias.

A mediados de mayo, durante el último año de la guerra, llegó al restaurante por primera vez el sargento especialista Saburo Miyagawa. Iba solo. Al mes siguiente tendría que llevar a cabo una misión kamikaze. Casi todos los días iba por allí, charlaba y bromeaba con Tome y sus dos hijas, y así fue como llegó a conocer bien a la familia Torihama.

Miyagawa les visitó por última vez el 5 de junio acompañado de un compañero piloto. Era el día anterior a su salida y cumplía 20 años. Reiko le dio como regalo de cumpleaños una cinta *hachimaki* para la cabeza confeccionada por ella misma. Él, a cambio, les dio su reloj de pulsera y su estilográfica.

Después de cenar, Tome, Reiko y Miyako se sentaron con los pilotos en el porche cubierto de glicinias. Al anochecer, las luciérnagas lo inundaban todo. Miyagawa, mirándolas, dijo de repente:

—¡Las luciérnagas! Mañana, volveré aquí convertido en luciérnaga.

—Serás bien recibido —contestó Tome.

—Sí. Mañana por la noche, alrededor de las nueve. Por favor, deja tu puerta entornada para que pueda entrar en la casa —dijo Miyagawa medio en broma.

—Te prometo que así lo haré —le respondió Tome.

—Si me veis, por favor saludadme cantando *Doki no Sakura* [una canción sobre las flores de los cerezos, todo un símbolo para los estudiantes de la escuela militar].

Tome y sus hijas asintieron con la cabeza.

Al día siguiente, Reiko y Miyako le dijeron adiós con la mano a Miyagawa mientras su avión despegaba bajo la lluvia. Antes de que la noche cerrara, cesó de llover. Miyako, recordando la promesa que habían hecho a Miyagawa, dejó la puerta entornada aunque no se hubiera tomado muy en serio sus palabras. Tome y las dos jóvenes pasaron algún tiempo en el porche y, poco antes de las 9 de la noche, las dos hermanas se dirigieron al restaurante para escuchar las noticias. Nada más abrir la puerta, entró una luciérnaga. Reiko y Miyako exclamaron: «¡Madre! ¡Es el señor Miyagawa! ¡Ha vuelto!».

La luciérnaga se situó cerca del techo lanzando destellos luminosos. En el restaurante había varios hombres de la base aérea. Todos comenzaron a entonar la melodía *Doki no Sakura* dirigidos por Tome.

Esta canción, de moda durante la guerra, es todavía muy popular entre los japoneses. Ésta es una de sus estrofas:

*Tú y yo somos flores de cerezo de la misma clase.*
*Florecimos en la misma escuela de vuelo.*
*Una vez que florecen, los pétalos están listos para esparcirse.*
*Vayamos a esparcirnos por la Madre Patria.*

## SHOUKO MAEDA

La colegiala Shouko Maeda describió así, a principios de 1945, el interior de un avión suicida:

> Las cabinas de los pilotos *tokko* están llenas de flores de cerezo. Las han adornado las bronceadas chicas de la escuela que trabajan en la base. [Estaban morenas por trabajar tanto tiempo al aire libre, en el campo de aviación]. Cuando despegan los aviones las chicas saludan a los pilotos agitando ramas de cerezos en flor. Luego los aparatos de Ataque Especial entran en formación y dan vueltas sobre el campo en señal de despedida. A continuación se alejan sobrevolando el monte Kaimondake, parecen puntitos en el cielo. La montaña mide 924 metros y se ve muy bien desde la base. La escena parte el corazón. Las chicas, los familiares, los amigos y la gente del pueblo, permanecen allí durante algún tiempo hasta que los aviones desaparecen por completo de la vista, volando en dirección sur. Después, pétalos de flores de cerezo caen desde lo alto como suaves copos de nieve. Salen de las cabinas abiertas por los pilotos que acaban de partir[23].

Shouko Maeda, de 15 años de edad, era una de las alumnas del instituto femenino de Chiran, situado cerca de la base kamikaze, a las que en la primavera de 1945 se les pidió que ayudaran a limpiar los barracones de los pilotos de las fuerzas de Ataque Especial. En aquellos días, los estudiantes eran movilizados para trabajar en fábricas relacionadas con la guerra o en faenas agrícolas. Por esa razón iban a la escuela con ropa de trabajo en vez de hacerlo con el uniforme tradicional.

Cada día, después de terminar en la base, Shouko escribía un diario. Éstos son algunos pasajes:

> *27 de marzo de 1945*. Hoy, de repente, la profesora me ha dicho que tenía que ir a trabajar como asistenta de los pilotos *tokko*. Sorprendida, corrí a casa, me puse el uniforme y fui andando hasta la base aérea. Por primera vez pude contemplar los humildes barracones de los soldados. Todo era nuevo para mí. Me pasé el día aprendiendo a limpiar los barracones y a hacer camas. Me conmovió ver cómo vivían nuestros hombres y cómo dormían en un sitio tan pequeño.
>
> Duermen en camas con colchones de paja y tapados sólo con una manta de color marrón. Me sentí avergonzada, pues yo dormía en casa en una cama confortable. Ellos pasan su última noche

en estas condiciones; despegan para cumplir con su última misión y nunca vuelven a sus pequeños barracones. Les estoy agradecida. Regresé a casa a las 5.30 de la tarde.

*28 de marzo*. Hoy me han asignado el barracón de los pilotos que estaban a punto de partir en una misión de Ataque Especial. No sabía cómo mirarles. Pensé que no tendría valor. Pero hice lo posible por recobrar mi entereza. Juro que, desde mañana, pondré todo mi empeño en lavar o zurcir sus uniformes con esmero y en servirles lo mejor posible.

*30 de marzo*. Me pasé la mañana limpiando y lavando. Después de terminar con los alojamientos, estuve hablando con los pilotos. Pertenecían al 30 escuadrón Shinbu, comandado por el teniente Ouki. Eran todos muy jóvenes. Me pareció que el teniente tenía un aspecto muy solemne. A pesar de ello, nos habló con amabilidad. Los hombres estaban totalmente entregados al jefe de su escuadrón. Más tarde salimos fuera y, en un bosque de pinos cercano, comenzaron a cantar canciones que todos conocíamos. ¡Lo pasamos muy bien!

[Nota: los nombres de los escuadrones kamikaze procedían de la literatura militar clásica. Shinbu significa «maestro en fortaleza militar»].

*30 de marzo*. Llegó el día de la partida del teniente Ouki y su escuadrón. Por esa razón, fui al templo [sintoísta] por la mañana temprano y recogí ramas de cerezos en flor y se las ofrecí como regalo de despedida junto con unos muñecos mascota que habíamos hecho. Los hombres estaban contentos como chiquillos. Después, subimos a un camión y fuimos hasta sus aviones y ayudamos a cargar comida y bebida. Embarcaron gritando con alegría: «¡Que viváis muchos años!» y «¡Cuidaos mucho!». Veíamos nuestros muñequitos balanceándose en las cabinas. Pero, finalmente, todos los hombres regresaron a la base debido al mal tiempo en la zona de los objetivos. Los hombres maldecían su mala suerte.

*2 de abril*. El joven teniente Yokoi me pidió que le cosiera un botón del pantalón. Iba a despegar en pocas horas. Me dio vergüenza, así que pedí a la señorita Mori, una amiga, que me acompañase al barracón. El teniente Yokoi estaba afeitándose el bigote. Dijo sonriente que ese iba a ser un día especial para él y tenía que estar bien arreglado. A las 3.30 de la tarde, los aviones empezaron a rodar para despegar. Todos les saludamos con banderas del sol naciente. Uno tras otro fueron elevándose. Pero, poco después, el señor Miyazaki y el teniente Ouki regresaron a la base tras sobrevolarla. El motor del avión del señor Miyazaki retumbaba: br-brr-grr-grr. Era tremendo. El avión del teniente Ouki también tenía problemas: no era capaz de mantener las alas en equilibrio. Lo mismo que el del señor Fuke. Era la segunda vez que Ouki y sus hombres tenían que volver por problemas mecánicos.

Mientras reparaban los aviones, nos divertíamos cantando en los barracones con el teniente Ouki y sus hombres canciones escolares y también *El Ocaso del sol*, una canción muy famosa. Después, el joven teniente Miyazaki entabló conmigo una conversación sobre filosofía. Me era muy difícil comprender el significado de sus palabras. Pero intenté ser una buena oyente.

Uno de los hombres me preguntó qué haría si los enemigos aterrizaban. Respondí que intentaría matar al menos a uno de ellos y seguir su ejemplo, el de los pilotos. Me dijeron que no debería malgastar tan a la ligera mi vida, pues las mujeres tenían que realizar otras funciones para la sociedad. Pensé: son hombres a punto de morir, y todavía me dicen que tengo que proteger mi vida. En el fondo de mi corazón, les reverenciaba.

*3 de abril*. Cuarta tentativa de ataque al enemigo. El teniente Ouki, con un escuadrón de diez aviones, despegó a las 4 de la tarde. Pero, esta vez, dejaron Chiran definitivamente, y se dirigieron hacia los lejanos cielos del sur. Solamente se quedó el cabo Kawasaki, pues estaba enfermo. Antes de despegar, me ofrecí para ayudar a retirar la cubierta de camuflaje del avión del señor Yokoi. Me regañó: «Te vas a ensuciar las manos», me dijo. Le supliqué que me dejara ayudarle, y así lo hice.

El señor Yokoi estaba muy contento. Me dijo: «Ahora me puedo marchar satisfecho. Pero siento dejar a Kawasaki atrás, solo en cama». Comprendí lo que decía. Los dos hombres eran íntimos amigos. A Yokoi le quedaban pocas horas de vida pero sus pensamientos estaban con su debilitado amigo. Me enteré de que Ouki se llevaba las cenizas de otro amigo que murió en un accidente. Todos ellos nos habían tratado muy amablemente, como si fuéramos sus hermanas pequeñas. Estaba tan conmovida que casi olvidé mi tristeza por la despedida. El señor Iwai incluso me escribió una nota agradeciéndome mi trabajo. Estaba profundamente emocionada. Tal como nos habían enseñado, rezamos para que los hombres del 30 escuadrón Shinbu tuvieran éxito en su misión…

Después de la guerra, la señorita Maeda se casó y se convirtió en la señora Shouko Nagasaki. Recordando sus días entre los pilotos kamikaze en la base aérea de Chiran, donde también había muchas chicas ayudando en la cantina, declaró lo siguiente a un periódico local:

Antes de que los hombres despegaran ayudábamos a llevar a las cabinas algún tentempié, por lo general arroz. Un día, le di una rama de un cerezo en flor a un piloto que se acababa de meter en la cabina. En señal de reconocimiento no hacía más que decir «¡Gracias! ¡Muchas gracias!». Todos creíamos que las flores de los cerezos eran el símbolo de estos jóvenes: florecen y después se dispersan rápidamente tras una vida corta, sin quejarse. Desde ese día, adornábamos todas las cabinas con fragantes ramas de cerezos en flor. En esa época estaban en plena floración en Chiran.

La mañana del 12 de abril, hicimos guirnaldas de flores para los hombres que partían. Cuando estábamos en los arrozales cogiendo las flores, pasó por allí el joven teniente Okayasu y, sonriendo, se arrancó las insignias de las solapas y las lanzó a las chicas, que las cogieron al vuelo. Después, siguió caminando.

Permanecimos en silencio, pasmadas. Pensamos que su comportamiento era la expresión de la necesidad que tenía de sentirse, por encima de todo, un ser humano que, libre de las restricciones de la jerarquía militar, iba a realizar su último vuelo.

Okayasu despegó poco después de las 4 de la tarde y nunca regresó.

La señora Nagasaki describió el ritual de salida; en ocasiones, la solemnidad se alternaba con canciones para levantar el ánimo a los hombres:

Cuando se acerca la hora de la partida, los hombres del escuadrón se alinean en formación frente al puesto de mando. El comandante de la base o un oficial veterano da una pequeña charla. Luego, todos miran hacia el este, en dirección al Palacio Imperial [en Tokio]. Se entrega a los hombres las tacitas blancas del ritual del sake. Éste se sirve. Todos brindan. Después, se dispersan y esperan la partida. Los hombres pasan el tiempo que les queda sentados en el suelo, cantando canciones militares o fumando y bromeando. Después, cuando llega la hora de partir, se dirigen a sus aviones en los hangares de hormigón y se palmean la espalda unos a otros.

Dos hechos insólitos quedaron grabados en su mente. El primero tenía que ver con un padre y su hijo:

> Un día vi a un hombre de edad avanzada que corría, jadeando, hacia uno de los aviones. El piloto estaba ya dentro de la cabina, los motores rugían. El hombre mayor alcanzó el avión y el piloto bajó para saludarle. Les vi conversando. Después, el anciano cogió una cinta de su *haori* y se la entregó [la parte delantera del *haori* o chaqueta del kimono, se ajusta con dos cintas, en lugar de botones]. Se estrecharon con fuerza las manos. A pesar de que contenían su emoción, me di cuenta de que eran padre e hijo. Me quedé sin respiración. Enseguida el hijo volvió a subir a la cabina y el avión empezó a moverse. El padre siguió allí, pegado al suelo como Yo no podía parar de llorar. El padre había dado a su hijo la cinta de su kimono como símbolo del lazo que les unía.

El segundo suceso ocurrió con una pareja de edad avanzada:

> El 25 de mayo más de 50 aviones despegaron de la base aérea de Chiran. Dado que los bombardeos enemigos se hicieron más frecuentes, los aviones no estaban concentrados en el campo de aviación. Rodarían hacia la pista cuando se aproximara la hora de la salida. Como siempre, mucha gente iba a ver despegar a los pilotos. Ese día, observé que una pareja de ancianos miraba fijamente los aviones que rodaban por la pista.
>
> De pie, la esposa hacía una profunda reverencia a cada avión que iba pasando ante la multitud.
>
> De repente, la cabina de uno de ellos se abrió y vi que el piloto sacaba una cinta larga de papel rojo. La mujer abrió su sombrilla y con ella en alto le saludó. El avión, con la cinta colgando de la cabina, llegó a la pista y subió al cielo, la mujer seguía agitando la sombrilla. Luego supe que el piloto era el joven teniente Yoshio Nambu, del escuadrón Shimbu 49, y que le había prometido a su madre que llevaría una cinta de papel rojo para que ella y su padre pudieran identificarle. Esa pareja había viajado durante más de 24 horas para llegar a Chiran desde Tokio, arrostrando los incesantes ataques aéreos a las líneas del ferrocarril, para ver a su hijo despegar en su última misión.

La señora Nagasaki también recordaba el caso de un joven, probablemente de cuarto o quinto grado de primaria, al que, una mañana mientras paseaba cerca de uno de los barracones, el comandante preguntó bromeando:

—¿Quieres ser piloto kamikaze cuando seas mayor?

El chico negó con la cabeza, y contestó ingenuamente:

—¡No, quiero llegar a viejo!

El oficial y varios pilotos de Ataque Especial se echaron a reír ante la respuesta del chico.

## «¡QUÉ SUERTE HABER NACIDO CHICA!»

Kimiko Kabu, esposa del piloto kamikaze Toshio Kuramoto, llevaba un diario desde aquel día de otoño de 1944 en que se prometieron y él la obsequió con uno. Ella tenía 18 años y él diez más. Cuando Kimiko se graduó en la escuela femenina de Kyushu, en la primavera de 1941, Toshio estaba trabajando en la empresa minera Mitsui y tenía un apartamento cerca de la casa de Kimiko. Más tarde, Toshio Kuramoto fue reclutado por el Ejército y luchó en China como soldado de infantería. Después, en 1943, como cabo de reserva, fue llamado de nuevo al servicio activo y se ofreció voluntario como cadete en las fuerzas aéreas.

En enero de 1944, se le permitió recibir la visita de su novia en la base área de Chiran. Ella cogió un tren que cruzaba Kyushu, y Toshio la recibió con su uniforme de cadete. En la base la invitaron a observar su vuelo de entrenamiento desde el puesto del comandante, situado en una tienda de campaña. Todo el mundo trataba a Kimiko cariñosamente, sabiendo que estaba prometida a un cadete. En abril, Toshio fue trasladado a la escuela de vuelo Tachiarai, más cerca de su casa, lo que significaba que podrían verse más a menudo.

El 29 de octubre de 1944, Kimiko escribió en su diario sobre algo que había leído en el periódico: se había realizado un ataque kamikaze (obviamente con el teniente Yukio Seki) contra la flota invasora americana en aguas filipinas. Las anotaciones del diario revelan la profundidad de los sentimientos de Kimiko:

> ¡Qué maravilla! Un grupo de jóvenes águilas guiados por otro de 24 años. No tengo palabras para su actuación. Sin embargo, por muy importante que sea el sacrificio que hacen, no estaban huérfanos. Tienen familia, esposas, niños, hermanos y hermanas. Cuando despegaban, ¿veían las caras de sus mujeres o amantes? ¿Sus dulces caras…? Las noticias de la prensa me destrozan el corazón. Estoy profundamente impresionada.

Kimiko no imaginaba entonces que, dentro de poco tiempo, Toshio y ella se iban a enfrentar a esa prueba.

Kimiko y Toshio se casaron el 15 de febrero de 1945. En ese momento Toshio era alférez asignado a la base aérea de Kameyama, cerca de Osaka. Como no podía disfrutar de un permiso prolongado, se casaron en el templo sintoísta cercano a la base, en presencia de la madre de Kimiko. La novia vestía unos pantalones azules hechos del kimono que llevaba cuando fue a Chiran por primera vez. Recordaba que Toshio le había dicho que era su color favorito. En aquellos días, se alentaba a las mujeres a que llevaran pantalones en vez de faldas, porque se consideraba una vestimenta más de acuerdo con los tiempos de guerra; Japón estaba empezando a sentir los duros efectos de los ataques aéreos.

Toshio le dijo a su novia que iba a pasar por el más estricto entrenamiento para aprender a «volar casi a ras del suelo e impactar en los buques enemigos sin posibilidad de fallo». Ella no se daba cuenta entonces de que esto significaba que su esposo y los demás pilotos se estaban entrenando para una misión suicida.

El 27 de marzo, el teniente Kuramoto se unió a un escuadrón kamikaze en la base aérea de Akeno, en la prefectura de Mie. Más tarde, él y sus hombres fueron trasladados a la de Kumanosho, en Kyushu, así que cogieron un tren hacia el sur. De camino a la base, Toshio se apeó en Moji, al norte de Kyushu, para visitar a Kimiko en la casa de sus padres. Aunque cenaron juntos, no le confió a su esposa que se había unido a las fuerzas de Ataque Especial. Sólo pudo estar dos horas con ella y luego salió corriendo hacia la estación de ferrocarril.

En abril, Kimiko recibió un telegrama de Toshio para que fuera a visitarle. Estaba muy contenta de poder estar junto a él. Estaba hospedado en Wataya Ryokan, una posada japonesa en la ciudad de Kumamoto, capital de la prefectura y famosa por el majestuoso castillo del mismo nombre, que se levanta en el centro de la misma. Cuando Kimiko llegó a la posada, la sirvienta que la recibió a la entrada le dijo que el teniente Kuramoto se había marchado por la mañana hacia la base aérea, ya que iban a salir enseguida en una misión. La sirvienta se calló un momento y luego dijo con gravedad:

«Por favor, querida señora, en estos momentos hay que armarse de valor».

Kimiko se dio cuenta por primera vez de que su marido estaba preparándose para una misión suicida. Estaba tan asustada que era incapaz de hablar. Presa de pánico, fue conducida a la habitación de su marido, la sirvienta estaba asombrada ante la sorpresa de la esposa. Le pidió perdón: «Lo siento, señora, no debería habérselo dicho».

Inmediatamente, le presentó al teniente Osamu Shibata, que pertenecía a la unidad de su esposo. Shibata —que llevaba un vendaje en la cabeza pues había sufrido un accidente en un vuelo de entrenamiento, por eso le habían dejado en tierra— le dijo que la unidad no iba a despegar ese día y que la acompañaría a la base a la mañana siguiente. No estaba muy lejos de la posada.

Kimiko, sola en la habitación, pasó una noche espantosa. Por la mañana, salió para la base aérea en compañía de Shibata. Estaba lloviendo a cántaros. Cogieron un tren desde Kumamoto y se apearon en Namazu, que era la tercera parada; tardaron sólo diez minutos. Un autobús de la base les estaba esperando en la estación. Cuando llegaron, se detuvo en un barracón de forma triangular. (Uno de estos extraños barracones se puede ver en el museo de la Paz de Chiran). Algunos pilotos estaban descansando, a la espera de recibir órdenes, en el improvisado alojamiento. Mientras uno de ellos salió a buscar a su esposo, le dijeron que todos los vuelos habían sido cancelados a causa de la lluvia.

Toshio llegó enseguida. Le dijo que gracias a la lluvia se habían podido reunir. Fueron a pie protegidos por un paraguas hasta una granja cercana donde él estaba alojado. Llevaba la bolsa de viaje de su esposa. Anduvieron por un sendero a través de un campo de colza. Las flores amarillas resplandecían bajo la lluvia y, de repente, el bello paisaje despertó en Kimiko la firme esperanza de que la paz pronto volvería al mundo.

Cerró el paraguas para esconder con esa acción las lágrimas que caían por sus mejillas.

Kimiko se sorprendió gratamente de ver que su marido estaba viviendo en una granja de gente acomodada. De camino a su habitación, vio hortensias moradas en el jardín. Una vez instalados, vacilando un momento, le preguntó:

—¿Te presentaste voluntario como piloto kamikaze?

—¿De dónde has sacado esa idea? —respondió Toshio.

—Me lo dijo la sirvienta de Wataya.

Toshio parecía jovial; le mintió a su esposa.

—¡No, nunca! ¡Eso no es cierto!

Pero Kimiko sentía que no estaba diciendo la verdad. Pensaba que, probablemente, estaba demasiado atormentado para hablar con franqueza.

Seguía lloviendo y Toshio iba cada mañana a la base y volvía cada noche. A Kimiko le gustaba contemplar la lluvia bajo el alero de la granja.

Lluvia, lluvia, lluvia. El sonido amable de la lluvia de abril. Ella lo encontraba encantador. Después de todo, la lluvia aseguraba la vida de su marido, y la de ella también.

Tuvo mucho tiempo para pensar sobre la vida, aunque el pensamiento dominante era que sin él no habría vida para ella. Se subía las mangas y extendía los brazos bajo las gotas de lluvia, pensando que Toshio nunca admitiría que se había presentado voluntario a una unidad suicida.

Continuó lloviendo durante una semana.

Después, la unidad de Toshio recibió órdenes de trasladarse a otra base aérea llamada Miyakonojo, también en Kyushu. Antes de partir, celebraron una cena de gala de despedida en Kumamoto. Kimiko no participó, pero podía oír a los hombres cantar en voz alta y escuchar su conversación. Percibía el ambiente melancólico que presidía la reunión.

Por fin, Toshio regresó a la habitación entre los vapores del alcohol. Ella sintió una profunda emoción: se iban a despedir definitivamente.

A la mañana siguiente, fue a la estación a verle partir. Llovía de nuevo. La entrada estaba resbaladiza y sucia, pues los obreros estaban construyendo un refugio subterráneo para proteger a la población de los ataques aéreos. Intentó no llorar, pero lo hizo profusamente cuando el tren salió del andén. Volvió a casa de sus tíos en Hakata a esperar la llamada de su esposo. Fue allí donde en el siglo XIII desembarcaron los mongoles para intentar invadir el país.

Esa noche, Toshio telefoneó desde Miyakonojo, le dijo que estaría allí durante una semana y le pidió que se reuniera con él. Esto le hizo muy feliz. Inmediatamente fue a casa de sus padres y le dijo a su madre que estaba

convencida de que Toshio se había ofrecido voluntario como piloto kamikaze. Al oír esto, su madre comenzó a sollozar.

En Miyakonojo, permanecieron en la posada Fijinoi. Como antes, la lluvia seguía cayendo. Por la mañana, Toshio se fue a la base y dejó a Kimiko sola llorando en su habitación y escribiendo en su diario. De repente Toshio regresó.

—¡Qué suerte tienes de haber nacido chica! —dijo sonriendo—. Puedes llorar, mientras que a nosotros los chicos no se nos permite ese lujo.

Esa noche paró de llover y la pareja se fue a dar un paseo. Anochecía y la ciudad, pensaba Kimiko, estaba muy hermosa, con sus árboles exuberantes, sus flores y sus brillantes pavimentos mojados. Todo estaba extraordinariamente tranquilo. Toshio había decidido ya decirle la verdad, pero Kimiko estaba concentrada en sus propios pensamientos y feliz de estar paseando con él. Era una noche extraña, pensó.

El 22 de abril, escribió en su diario:

«No vamos a pensar en el mañana. Vivir el presente al máximo. ¡Qué días tan felices estoy viviendo! Tengo un esposo tan bueno. […] Me ama profundamente. Aunque tengamos que separarnos definitivamente, siempre estará vivo en mi corazón».

El 3 de mayo la unidad celebró otra cena en un restaurante situado cerca de la posada. Ella, sin querer, oyó al cabo Tadashi Mukai decir a los propietarios, después de soltar una carcajada irónica: «¡Este va a ser nuestro último gran banquete!».

Esa noche, ya tarde, Toshio regresó a la habitación. Había estado bebiendo, como los demás. Kimiko simuló estar relajada.

—¿Vais a salir mañana?

—No —mintió—. Sólo va a ser otro vuelo de entrenamiento.

Por la mañana, un vehículo militar se detuvo frente a la posada. Todos los que estaban allí se alinearon a ambos lados de la carretera para ver a los hombres marcharse. Toshio se paró frente a ellos y dijo: «Muchas gracias por cuidar de nosotros», y les dedicó un cordial saludo. Justo antes de subir en el vehículo, se dio la vuelta y miró a Kimiko intensamente. Luego saludó en su dirección.

Pero Toshio regresó ese mismo día, algo más tarde. Su avión tuvo una pequeña colisión con otro aparato cuando estaban despegando.

Al amanecer del 11 de mayo, Toshio se marcharía, esta vez, definitivamente. Kimiko le ayudó a vestirse, a ponerse su ropa interior. Ésta iba a ser la última vez que tocaba su piel. Aquel día despegó de Okinawa para no volver nunca.

Kimiko estaba embarazada. El 27 de enero de 1946, cinco meses después de que la paz regresará a Japón, dio a luz una niña, la llamó Ryoko, el nombre que había elegido su difunto esposo.

# Capítulo 5

# SEXO, MATRIMONIO Y MORAL

Durante la desesperada fase kamikaze de la guerra del Pacífico se creó una rama especial de las Fuerzas Aéreas, con el nombre en clave de *Tsubame Butai Honbu* (Oficina Central de la Unidad Golondrina), que ofrecía asesoramiento a los pilotos en general y también a los casados que desearan saber, por ejemplo, qué ayudas recibirían sus familias tras su muerte. También pretendía ayudar a los pilotos «enfermos de amor», pero sobre todo estaban dirigidos a mantener el bienestar físico y mental de todos los hombres que estaban prestando sus servicios a la patria. No sorprende que se diera prioridad a la moral de los pilotos, especialmente cuando había algunos de los que pertenecían a las unidades kamikaze que cambiaban de idea; es decir, que su entusiasmo inicial decaía. Había muchos que no cumplían sus misiones y volvían a sus bases con cualquier pretexto o abandonaban los aviones cuando se dirigían hacia su objetivo. Se supo que los pilotos kamikaze destinados en bases cercanas a ciudades con mucha población femenina y atracciones culturales eran mucho más proclives a tomar estas decisiones que aquellos que estaban en bases más aisladas[24].

En cuanto a la libido de los jóvenes aviadores kamikaze, parece ser que había distintas opiniones entre la clase militar. Mientras que los mandos inmediatos a los pilotos los alentaban a tener relaciones sexuales con

mujeres de las cercanías, especialmente la noche antes de la partida, los encargados de redactar los documentos oficiales eran más proclives a considerar tabú cualquier relación sexual, entendiendo que la actividad sexual podía debilitar, e incluso comprometer, el ardor patriótico.

En un extracto de un documento divulgado entre las unidades de Ataque Especial y firmado por el jefe del departamento de educación de la oficina de las Fuerzas Aéreas el 25 de junio de 1945, se dice lo siguiente:

> Cuando hay un largo periodo de espera entre la formación de una unidad kamikaze y su partida final, se incrementa la presión mental y en muchas ocasiones deriva en un cambio en el estado de ánimo del piloto kamikaze. [Ese cambio se debía a veces a las visitas a los burdeles vecinos]. Si bien hay algunos que buscan acabar su vida de manera pura y limpia, hay una tendencia entre muchos pilotos kamikaze a buscar los placeres terrenales. Esta condición (la existencia de largos períodos de espera) permite que hombres inocentes prueben esos placeres, con el resultado de un mayor deseo de aferrarse a la vida.

En esos momentos, aferrarse a la vida iba en contra del alud de artículos y discursos patrióticos. La esencia del mensaje se resumía en un eslogan popular: «Morir por la nación es vivir». Estas palabras las pronunció el contralmirante Etsuzo Kurihara, jefe de asuntos públicos del Estado Mayor de la Armada, en un discurso pronunciado en jubo de 1945 en un centro de formación en materia de comunicaciones. Mientras que el llamado «padre» de la estrategia kamikaze, el almirante Onishi, les decía a los miembros de sus unidades de Ataque Especial antes de la partida sin retorno que ya eran «dioses sin deseos terrenales», un comandante al mando de una unidad de Ataque Especial era menos delicado al dirigirse a sus pilotos en la misma situación: «Poned en ello toda vuestra energía porque ésta es una oportunidad que sólo se da una vez cada mil años», y añadía: «¡Todos vosotros volveréis muertos!».

A muchos hombres de las fuerzas de Ataque Especial les consolaba la paradoja: «En la muerte hay vida». Un general escribió en su cuaderno antes de morir en un «ataque Banzai», en Saipan: «Nuestros huesos quedarán atrás, en el Pacífico, como un baluarte». Para él, regresar vivo era el colmo de la desgracia. (En el Tribunal Militar Internacional para Extremo Oriente, el general Tojo, que había sido primer ministro y estaba siendo juzgado como criminal de guerra, dijo que «desde tiempos remotos los

japoneses consideran degradante el ser hechos prisioneros; a todos los combatientes se les enseña a elegir la muerte antes que dejarse capturar». El propio Tojo intentó suicidarse poco antes de la rendición de Japón disparándose con un revólver, pero sobrevivió gracias a las transfusiones de sangre de los norteamericanos. Como dijo Churchill en su relato sobre la guerra: «Los japoneses estaban forjados para el sacrificio»).

Pero si los rígidos oficiales preconizaban la castidad para los pilotos suicidas, había otros militares que mostraban tolerancia y comprensión hacia los excesos en tiempos de guerra, al menos aquellos que eran más inclinados a entender el lado romántico de los aviadores kamikaze. Se dio el caso de un piloto enamorado que, tras haber sido trasladado a una nueva base aérea, estropeó de forma intencionada el avión para no tener que separarse de su amada. Cuando los oficiales revisaron el caso concluyeron diciendo: «No podemos decir que el comportamiento del piloto sea anormal. Debemos considerar que es un acto de alguien que recurre a semejante despropósito al enfrentarse a una muerte segura».

Muchos casos de aviadores kamikaze tienen que ver, por supuesto, con asuntos familiares. El folleto siguiente, hecho a base de preguntas y respuestas y titulado «Problemas maritales de un brigada del escuadrón 325», se repartió en todos los cuerpos del Ejército:

> *Pregunta*: Quería casarme y para ello solicité permiso a mis superiores, pero me contestaron que tenía que esperar porque estaba viviendo en barracones. Después acepté ser miembro de una unidad kamikaze y le pedí a mi novia que rompiéramos, pero ella deseaba ardientemente unirse a un aviador To-Go [«To-Go» era el nombre en clave usado por la Armada y el Ejército para nombrar a los *tokko*, o cuerpos de Ataque Especial]. Acto seguido, volví a solicitar el permiso. Mientras, nuestros padres llevaron a cabo en mi ausencia un *shukugen* [rito matrimonial]. Después, mi novia empezó a vivir en casa de mis padres, a los que cuidaba. Por más que yo desee hacerla oficialmente mi esposa, no puedo sin el permiso oficial del Ejército. Desearía obtener ese permiso antes de partir a mi misión final. Por tanto, pregunto si puedo confiarle la petición a un abogado en el caso de que deba partir de improviso, y así quede garantizado mi permiso de matrimonio. He estudiado el caso y, según la Ley de Registro Civil de Matrimonios, si el solicitante muere antes de recibir el registro, éste se anulará.
>
> *Respuesta*: Si el brigada debe salir inmediatamente y no tiene tiempo de escribir la carta al abogado puede autorizar verbalmente a la persona adecuada para que lo haga. [Pero en este caso concreto, al brigada se le permitió hacer el registro matrimonial por telégrafo].

Hubo un problema que se resolvió sorprendentemente rápido, sin papeleo burocrático. Quedó registrado en un documento distribuido por el Estado Mayor del Ejército con el nombre de «El problema de los afligidos familiares de un cabo del escuadrón 225». Se trata también de un documento en forma de preguntas y respuestas:

> *Pregunta*: El padre de un cabo, un carpintero, fue llamado a filas. Actualmente se ignora su paradero [quizá desapareció en una misión]. La familia del cabo, además del padre desaparecido, estaba formada por la segunda mujer del padre, de 42 años, y siete hermanos y hermanas. No tenía propiedad alguna y se mantenía de lo que ganaba el padre en su taller. El cabo, de 17 años, fue quien mantenía a la familia trabajando como granjero cuando su padre fue llamado a filas. Ahora el cabo está preocupado por su familia y pregunta que cómo van a sobrevivir cuando él muera.
>
> *Respuesta*: Es posible conseguir un préstamo para ayuda asistencial de la Sociedad Asistencial del Personal Militar, por medio del Instituto de Protección Militar, para estudios o tratamientos médicos. Hemos contactado con la oficina municipal de la ciudad donde vive este cabo para ayudar a la familia.

Se dedicaba especial atención al bienestar físico de los pilotos de Ataque Especial, al grado de confort de sus cuarteles y a una dieta equilibrada. En un documento distribuido también por el Estado Mayor con el título «Circunstancias personales, provisiones y salud del personal To-Go», se dice lo siguiente:

> En cuanto al alojamiento de los pilotos, los comandantes de las unidades kamikaze deben contratar *ryokan* [posadas japonesas] de primera clase, dando prioridad a las que gocen de buenas vistas, baños atractivos, buenas cocinas y buenas camas. Lamentablemente, las casas privadas no reúnen las comodidades de las *ryokan*, aunque ofrecen un cálido ambiente familiar lleno de simpatía y sinceridad.

En otra parte del documento dedicada al entrenamiento físico se afirma: «El entrenamiento debe durar de 30 a 40 minutos diarios y realizarse preferentemente por la noche. La experiencia demuestra que los hombres no muestran signos de fatiga en los entrenamientos diurnos».

Por lo que se refiere a la comida y bebida, asegura:

> A fin de mantener en las mejores condiciones físicas y morales a los pilotos kamikaze para que puedan cumplir adecuadamente con la misión que se les ha asignado, la oficina central ha conseguido el apoyo entusiasta de las Fuerzas Aéreas así como de varias organizaciones con ellas relacionadas. Las Divisiones Aéreas subordinadas están ejerciendo una estricta supervisión y dirección para que las unidades responsables de los suministros cumplan con todos los requisitos.

A los pilotos To-Go se les proporciona el siguiente avituallamiento, que va más allá del que se les da a los pilotos «normales»: harina de trigo, aceite, carne, pescado, comida enlatada, dulces, fruta, refrescos, sake, güisqui y cigarrillos. Los cuarteles generales de las divisiones disponen de gran cantidad de estos productos.

El documento añade que, si bien las condiciones varían según la localidad debido a las diferencias en los abastecimientos locales, el promedio de las provisiones diarias suministradas es:

| | |
|---|---|
| Alimento básico: Arroz..... | 786 g (2600 calorías) |
| Alimentos complementarios: | |
| Carne o pescado..... | 200 g |
| Verduras..... | 600 g |
| Otros..... | 100 g |
| Fideos..... | 90 g |
| Huevos..... | 120 g |
| Aceite..... | 10 g |
| Leche..... | 1/5 l |
| Sake..... | 1/3 l |
| Total..... | Unas 4000 calorías |

[Nota: A finales de julio de 1945, cuando apareció el listado de los alimentos disponibles para los pilotos kamikaze, la creciente escasez existente en Japón hizo que el Gobierno anunciara que se estaba investigando la posibilidad de usar harina de bellota como producto alimenticio. El Gobierno aseguró que había 30 fábricas que podían producir harina de bellota].

Los oficiales eran conscientes de que la posibilidad de morir en vano era algo que atormentaba a muchos pilotos kamikazes. No sólo decaía el entusiasmo de muchos aviadores a causa de este hecho, sino que además se mostraban muy sensibles a los imprevistos, como por ejemplo los problemas que pudieran surgir con el equipamiento, el tiempo o la información sobre el enemigo, circunstancias que a veces hacían que tuvieran que volver a la base. Era necesaria una gran fuerza de voluntad para salir otra vez después de haber tenido que regresar. En tales condiciones, la moral de algunos hombres decaía, pues estaban sometidos a un gran estrés. Según las investigaciones realizadas, las posibles razones eran: (1) el individuo está nervioso pensando que podría salvar su vida si

encontrara alguna excusa para no tener que salir; (2) el piloto tiene una profunda sensación de aislamiento.

Los documentos existentes prueban que se dio el caso de un piloto que causó graves daños a su avión mediante una violenta sacudida, y que es muy posible que otros pilotos se deshicieran intencionadamente de sus aviones al volver del área enemiga.

Otro documento de fecha 20 de julio de 1945, que trata del carácter y entrenamiento de los pilotos kamikaze, menciona además que los pilotos suicidas pueden convertirse en dioses estando todavía en la tierra (con disciplina y entrenamiento adecuado). Pero subraya que hay otro ingrediente necesario: que los hombres «ardan en deseos». El documento tiene un título muy apropiado: «Manual para los miembros de las Unidades de Halcones Divinos». *Kamiwashi* (halcón divino) era otro de los nombres que se les daba a los pilotos kamikaze. Las frases siguientes del documento reflejan el lenguaje encendido típico de los tiempos de guerra:

> Los Halcones Divinos atacan al enemigo prepotente y lo destruyen sacrificando sus vidas llevados por un impulso de justicia tan grande como una montaña, mientras que para ellos su vida tiene la ligereza de una pluma. Éste es el espíritu de los Halcones Divinos, que demuestra sus aspiraciones de asegurar la perpetuidad de nuestra nación imperial y la invencibilidad de las «Islas Divinas». [El nombre de «Islas Divinas» o «Islas Bendecidas por los dioses» —en japonés, *Shinsh* — se usaba con frecuencia referido a Japón].

El manual incluye también consejos prácticos relativos al estado mental de los pilotos suicidas y no olvida el aspecto religioso:

> Los Halcones Divinos voluntarios pueden llegar a ser dioses con el entrenamiento adecuado. Si no ocurre así, puede peligrar su situación mental. […] No se debe tratar a los Halcones Divinos como si fueran hombres extraordinarios. No se les debe mimar en exceso y tampoco darles demasiada libertad. […] Sobra decir que los miembros de estas unidades son miembros de las Fuerzas Armadas Imperiales y tienen que observar la disciplina que corresponde a los soldados de las Fuerzas Armadas Imperiales. […] Debemos poner especial cuidado en que estos héroes, que arden en deseos de servir a la nación, no mancillen su honor con un comportamiento inadecuado.

Dado que el liderazgo en las unidades kamikaze era algo de vital importancia, y no sólo para levantar la moral, se enumeraban algunas de las virtudes para llegar a ser un buen líder. Los oficiales decían que se debía prestar especial atención a la elección del líder de la unidad, el cual debía

reunir un carácter magnífico, conocimientos, capacidad y habilidad para dirigir a los hombres. Las cualidades esenciales para seleccionar a los miembros de una unidad kamikaze eran las siguientes: capacidad, habilidad y carácter. Como era probable que un piloto perdiera interés o sintiera tristeza porque un servicio o un tipo de avión estuviera por debajo de sus posibilidades, los oficiales hacían estas recomendaciones: «Para que un piloto ejerza al máximo sus habilidades, tenemos que considerar su experiencia de vuelo en un determinado tipo de avión. En caso de que el avión no se ajuste a sus conocimientos, se debe solicitar a los mandos superiores su traslado a una unidad en la que haya un avión adecuado a su pericia».

Finalmente se enfocaba la cuestión moral. Antes, esta poética descripción:

> La moral de los miembros de las unidades Halcones Divinos es como el filo de una espada, un arma impresionante, pero vulnerable. Si no se afila constantemente puede convertirse en inservible. Por consiguiente, a fin de mantener la moral alta, los miembros tienen que llevar una vida militar muy disciplinada. Se les debe animar a mejorar a través del estudio y la práctica hasta el momento de la salida.

El documento añadía que los imprevistos o el papeleo burocrático pueden dañar la moral del piloto cuando está esperando la orden de partida; que el hecho de que las bases estén en el suelo patrio hace que haya una falta general de hostilidad hacia el enemigo. La moral de los pilotos kamikaze alcanza su cota más alta en las salidas que realizan tras un ataque enemigo contra la población civil japonesa.

En los últimos años de la guerra se pronunciaron en Japón un sinfín de apasionados discursos y se publicaron artículos destinados a mantener bien alta la repulsión hacia el enemigo. De manera indirecta, la publicidad que aparecía en la radio, la prensa y las tribunas públicas ayudaban a mantener la moral de los kamikazes. Naturalmente, cuanto más odiaban los pilotos al enemigo más se afianzaban en su idea de suicidarse. Muchos de los artículos y de los discursos tachaban a las fuerzas angloamericanas poco menos que de salvajes capaces de cometer actos bestiales de modo rutinario. Ni que decir tiene que ninguno de los contendientes quedaba exento de este tipo de adjetivos.

A continuación, tres ejemplos de la propaganda destinada a crear una gran hostilidad hacia el enemigo. Según los japoneses, Estados Unidos y Gran Bretaña eran el Imperio del Mal.

- En julio de 1945, en un reportaje de la agencia japonesa de noticias Domei se decía que «el objetivo de la administración angloamericana al ocupar Alemania es el exterminio de la raza alemana». [La conclusión era que luego le tocaría el turno a Japón]. Y luego añadía: «La raza alemana se ha convertido ahora en una segunda "raza judía", no se reconoce su derecho a la existencia.»
- En un discurso celebrado el 7 de octubre de 1944 en Hibiya (después se publicaría en periódicos de gran tirada), el historiador y periodista Soho Tokutomi decía que «Estados Unidos es un país creado con el espíritu pirata de los anglosajones y el espíritu bandolero colonial». El conferenciante habló de los prejuicios de los norteamericanos hacia los japoneses cuando, a principios del siglo XX, los niños nipones «no podían entrar en las escuelas americanas ni estudiar junto a los niños americanos porque decían que los japoneses eran de una raza inferior». Y citaba la ley promulgada por Estados Unidos contra la inmigración japonesa.
- A finales de octubre de 1944, apareció en el periódico de gran tirada *Asahi* un artículo muy duro escrito por el almirante Kichisaburo Nomura, que había sido embajador en Washington y participado en las conversaciones entre japoneses y estadounidenses previas al ataque a Pearl Harbour. Tras ensalzar las proezas de las unidades kamikaze, Nomura continuaba: «Los americanos han llamado "monos" a los japoneses y nos han gritado a la cara que nos deberían borrar de la faz de la tierra». Y añadía: «Las fuerzas japonesas de Ataque Especial [Nomura las llama también "Escuadrones de la Muerte"], imbuidas de sublime patriotismo, se convertirán en bombas humanas para hacer frente a los ataques del enemigo.»

# Capítulo 6

# MANUAL DEL SUICIDA

A principios de 1945,la Unidad Aérea Shimoshizu, de la prefectura de Chiba, cerca de Tokio, recopiló un manual de 88 páginas con instrucciones minuciosas para los pilotos kamikaze. El manual, fechado en mayo de 1945, lleva el nombre del comandante de la unidad, Hayashino. En él se da una información precisa de cómo causar el mayor daño a un barco enemigo, qué hacer y en qué pensar mientras el objetivo se va acercando y sólo quedan unos segundos para que se produzca el impacto, e incluso advierte al piloto —sin duda para ejercer influencia sobre él— de que verá la cara de su madre durante sus últimas milésimas de segundo de conciencia. El manual también les recuerda algo que ya han oído muchas veces: que tras la explosión se reunirán con sus amigos y bromearán con ellos en su nueva condición de dioses (*kami*[25]).

¿Qué puede hacer un piloto si antes de enfrentarse a una misión o acercarse a un objetivo está nervioso? El manual responde con una sola palabra: orinar. En el momento del impacto, se le aconseja que grite con toda la fuerza de los pulmones para acrecentar la confianza en sí mismo. Si no localiza el objetivo deberá volver a la base «alegre» y «sin remordimientos» y no perder la vida en vano.

El manual, cuyo título oficial es «Instrucciones básicas para aviadores To-Go». (To-Go es el nombre en clave de los Cuerpos de Ataque Especial),

está escrito en un lenguaje conciso y realista y se entregaba a los pilotos para que lo pudieran consultar en la cabina del avión. Algunas informaciones son de carácter místico-religioso. Por ejemplo, para levantarles el ánimo se les decía que al culminar con éxito la misión (el choque contra el objetivo), en ese preciso momento, en el gran santuario militar sintoísta de Tokio —Yasukuni Jinja— habría una espontánea explosión de dicha. Se trata, se dice al piloto, de un reconocimiento de su éxito. Algunas de sus páginas traen a la memoria el horror del 11 de septiembre de 2001.

Destacaremos las siguientes:

PÁGINA 3:

*La misión de las unidades To-Go*

Trasciende la vida y la muerte. Si eliminas todo pensamiento sobre la vida y la muerte, serás capaz de sentir una total indiferencia por la vida terrenal. Eso también te permitirá concentrarte en destruir al enemigo con una decisión inquebrantable, a la vez que refuerzas la excelencia en el vuelo.

Da lo mejor de ti mismo.

Ataca a los navíos enemigos tanto si están atracados como si están en alta mar.

Hunde al enemigo y de esta forma prepararás el terreno para la victoria de nuestro pueblo.

PÁGINA 12:

*Date una vuelta por el campo de aviación*

Cuando des esa vuelta, presta atención a lo que te rodea. Esa pista es la clave del éxito o del fracaso de tu misión. Dedícale toda tu atención.

Mira el terreno. ¿Qué características tiene el suelo?

¿Cuál es el largo y el ancho de la pista?

En caso de que despegues de una carretera o de un campo, ¿cuál es la dirección correcta del vuelo? ¿En qué punto tienes que despegar?

¿Qué obstáculos tienes que recordar si despegas al atardecer, al alba o tras la puesta del sol? ¿Un poste de la luz, un árbol, una casa, una montaña?

PÁGINA 13:

*Cómo pilotar un avión preparado para el ataque que tanto deseas*

Antes de despegar [después de rodar el avión desde el lugar de camuflaje hasta la pista] visualiza el objetivo mientras llevas el avión al punto clave.

Respira tres veces profundamente. Di mentalmente: «*Yah*» (campo), «*Kyu*» (bola), «*Joh*» (de acuerdo), mientras respiras profundamente.

Sigue recto por la pista. De lo contrario, podrías estropear el tren de aterrizaje.

Sobrevuela la pista inmediatamente después de despegar. Hazlo a una altura mínima de 200 metros. Da una vuelta en un ángulo de 5 grados y mantén el morro del avión hacia abajo.

PÁGINA 15:

*Principios que debes saber*

Mantente en las mejores condiciones físicas posibles.

Si no estás en la mejor forma, no podrás conseguir un impacto ideal por medio de un *tai-atari* (choque frontal).

De igual modo que no puedes volar bien con el estómago vacío, tampoco puedes llevar bien los mandos del avión si sufres diarrea, ni mantener la calma si te atormenta la fiebre.

Sé alegre y puro de corazón.

Un luchador leal es un hijo bueno e íntegro.

Consigue un buen entrenamiento espiritual.

Para poder dar el máximo rendimiento, debes preparar muy bien tu yo interior. Hay quien dice que el espíritu está por delante del conocimiento, pero está equivocado. Espíritu y conocimiento son una misma cosa. Los dos se deben dominar a la vez. El espíritu sustenta el conocimiento y éste sustenta el espíritu.

PÁGINA 21:

*Abortar la misión y volver a la base*

En caso de malas condiciones climatológicas que impidan localizar el objetivo, o en circunstancias adversas, tendrás que decidir regresar a la base. No te desanimes. No malgastes tu vida en vano. No te sientas mezquino. Piensa de qué manera puedes servir mejor a la patria. Recuerda lo que te ha dicho el comandante de tu unidad. Debes volver a la base con alegría y sin remordimientos.

PÁGINA 22:

*Vuelta a la base y aterrizaje*

Deshazte de la bomba en el lugar designado por el oficial al mando.

Vuela en círculos sobre el campo de aviación.

Si estás nervioso, orina.

Determina la dirección y velocidad del viento.

¿Ves baches en la pista?

Respira tres veces profundamente.

PÁGINA 23:

*El ataque*

Ataque de un solo avión. Cuando estés sobre el objetivo, quita el dispositivo de seguridad [de la bomba].

Acelera a tope hacia el objetivo. ¡Desciende en picado!

Sorprende al enemigo.

No dejes que el enemigo tenga tiempo de contraatacar. ¡Carga!

Recuerda: el enemigo puede cambiar el rumbo, prepárate para una maniobra evasiva.

Estáte alerta y evita los cazas y el fuego enemigo.

PÁGINA 33:

*Ataque en picado*

Este ataque varía según el tipo de avión.

Si te aproximas al enemigo desde una altura de 6000 metros, ajusta la velocidad dos veces; si está por debajo de los 4000 metros, ajusta la velocidad sólo una vez.

Cuando empieces el descenso en picado, tienes que tener en cuenta la velocidad que llevas para decidir la altura a la que iniciar el ataque final.

Ten cuidado con el exceso de velocidad y con que el ángulo del picado no sea excesivo, si eso ocurriera, los controles no te responderían bien.

Aunque si el ángulo del picado fuera demasiado reducido, se reduciría la velocidad y el impacto del choque no sería efectivo.

PÁGINA 37:

*Dónde caer (el golpe certero)*

¿Adónde debes dirigirte?

Cuando vayas a estrellarte contra un barco, haz blanco entre la torre del puente y la chimenea.

Apuntar a la chimenea también es efectivo.

Evita chocar contra la torre del puente o la torreta.

En el caso de un portaaviones, apunta a los elevadores.

Si te resulta difícil, choca contra la pista del portaaviones, en la popa del barco.

En un ataque a baja altitud, apunta al centro del navío, ligeramente más arriba de la línea de flotación.

Si, en el caso de un portaaviones, te resulta difícil, apunta a la entrada del hangar o debajo de la chimenea.

En otros barcos, apunta cerca del cuarto de máquinas de popa.

PÁGINA 38:

*Justo antes del impacto*

Vas a la velocidad máxima.

El avión tiende a levantarse. Puedes evitarlo presionando el timón de profundidad hacia delante lo suficiente para tener en cuenta el incremento de velocidad.

Hazlo lo mejor posible. Presiona con todas tus fuerzas.

Has vivido 20 años o más. Tienes que emplear todas tus fuerzas por última vez en tu vida. Haz un esfuerzo sobrehumano.

En el momento preciso del choque:

Hazlo lo mejor posible. Todos los dioses y los espíritus de tus camaradas muertos están contemplándote atentamente.

Es esencial que en el momento de la colisión no cierres los ojos ni un momento para no perder el objetivo.

Muchos pilotos se han estrellado contra el objetivo con los ojos abiertos.

Ellos te dirán qué bien lo pasaron.

PÁGINA 39:

*Ahora estás a 30 metros del objetivo*

Sentirás que la velocidad ha aumentado de manera repentina y brusca. Sientes que la velocidad ha aumentado miles de veces. Es como si una larga secuencia de una película se convirtiera de improviso en un primer plano y se expandiera en tu cara.

Estás a dos o tres metros del objetivo. Puedes ver con claridad las bocas de las ametralladoras enemigas.

Sientes que de repente estás flotando en el aire. En ese momento ves la cara de tu madre. No sonríe ni llora. Es su rostro habitual.

PÁGINA 40:

*Todos los recuerdos felices*

No quieres recordarlos especialmente pero vienen a ti como un sueño o una fantasía. Estás relajado y la sonrisa aparece en tu cara. Vuelven los dulces días de tu niñez.

Ves en rápida sucesión todo lo que te ha ocurrido en tus 20 años de vida. Pero no aparece con mucha nitidez.

De cada ocasión, sólo vuelven a ti los recuerdos agradables.

No puedes verte la cara en esos momentos pero, por la sucesión de recuerdos placenteros que cruzan tu mente, te parece que en el último momento estabas sonriendo.

Puede que entonces asientas o te preguntes qué ha pasado. Puede que incluso oigas un último sonido, como el de un cristal roto. *Después, ya no estás más*.

PÁGINA 43:

*Puntos que debes recordar en tu último ataque*

Impactar contra un objetivo no es fácil. Causa grandes destrozos al enemigo, por tanto hará todo lo posible para evitar el choque.

De repente, puedes sentirte confuso. Eres responsable de tus errores. Pero mantente firmemente convencido, hasta el último momento, de que hundirás el barco enemigo.

Recuerda cuando desciendas en picado gritar con toda la fuerza de tus pulmones: «*Hissatsu*!». (¡No fallaré!).

En ese momento, todas las flores de cerezo del templo Yasukuni brillarán para ti.

PÁGINA 44:

*Cómo llevar a cabo tu última salida*

El último asalto se debe realizar del siguiente modo: para empezar, observa cuidadosamente las posiciones de los aviones amigos y el movimiento de los objetivos. No dejes que el enemigo te despiste.

Puede que tu objetivo se evada. Pero conserva siempre la calma. Inténtalo de nuevo. No te des por vencido.

Cuando los navíos enemigos estén atracados, observa sus posiciones y el terreno en el que se encuentran.

Cuidado con las cortinas de humo del enemigo.

Observa las posiciones antiaéreas.

PÁGINA 48:

*Tipos de aviones norteamericanos y procedimientos*

[El manual informa sobre la velocidad máxima y la autonomía de vuelo de cada tipo de avión, su carga de bombas, armamento, y la altura máxima a la que puede llegar. No menciona qué tipo es el que maniobra mejor o peor].

PÁGINA 78:

*Diagrama: Luz diurna y nocturna*

(El diagrama muestra las horas de la salida y la puesta del sol y de la luna).

PÁGINA 87:

*Cómo burlar el radar enemigo*

Cuando bajas la altitud para estar dentro del «ángulo muerto» del radar enemigo, debes burlar su sistema de detección. Se puede hacer para ocultar tu aproximación [En las cartas de navegación se indican los cambios de altitud recomendados].

## Éstas son las principales entradas del «Índice»:

La misión de una unidad To-Go
Cómo decidir el método del último vuelo en picado
Principios que todos deben saber
Inicio del ataque
Ataque a una altitud ultrabaja
El lugar idóneo para estrellarse contra un barco
Tipos de aviones americanos (identificación)
… y sus procedimientos
Cómo sacar partido de las nubes
Luz diurna y luz nocturna
Cómo burlar el radar enemigo.

# Capítulo 7

# AL GENERAL LE GUSTABA BRAHMS

En noviembre de 1944, durante alguno de los esporádicos alto el fuego en la batalla de Filipinas, al teniente general Kyoji Tominaga, que estaba al mando de las fuerzas aéreas allí destacadas, le gustaba tocar el piano en el auditorio de la Universidad de Lassalle, donde se encontraba el cuartel general de la Quinta Flota Aérea. Interpretaba melodías de Brahms, Chopin y Tchaikovsky. Brahms era su compositor preferido. Un piloto kamikaze, graduado en la escuela de música de Tokio, le acompañaba a veces en los duetos. El joven estaba esperando órdenes para la última salida. El general había empezado a tocar el piano a los 13 años, cuando entró en la escuela preparatoria para ingresar en las Fuerzas Armadas, en Kumamoto, Kyushu. En esa época, sus compañeros de clase le apodaban «Monsieur», porque les impresionaba su vasta cultura. En enero, antes de abandonar Filipinas, Tominaga ya había dado el último adiós a más de 700 pilotos suicidas que anhelaban, vano intento, causar el daño suficiente a la flota invasora norteamericana para que abandonara su misión.

El general Tominaga, hijo de un médico, no tenía experiencia alguna en aviación antes de ser designado para ocupar su puesto en Filipinas —su primer servicio en el frente en toda su larga carrera—, pero sabía alentar a los hombres de las unidades de Ataque Especial proporcionando a sus palabras el toque justo para que se sintieran reconfortados. Antes de que los

aviadores despegaran por última vez, se dirigía a ellos diciéndoles: «No os voy a dejar ir solos». Y «¡Embarcaré en el último avión y lo estrellaré contra un barco enemigo!». Pero sólo utilizaba esas exaltadas palabras para levantarles la moral. Medio siglo después, el piloto Hichiro Naemura sostiene que Tominaga era una persona vanidosa y, a veces, extravagante. Asegura que cuando partían los pilotos kamikaze, el general blandía su espada samurái mientras los aviones despegaban, y los pilotos le saludaban con la mano. Para muchos podría ser un gesto de mal gusto, pero el caso es que a muchos oficiales de alto rango, incluidos generales y almirantes, les embargaba la emoción al verles partir hacia sus misiones sin retorno y muchas veces lo disimulaban con gestos enérgicos y exagerados.

Tominaga sobrevivió a la guerra, aunque la suerte le traicionó, pues en las últimas semanas que pasó en Filipinas contrajo unas fiebres y, siete meses después, cuando tenía asignado un puesto de comandante en Manchuria, fue hecho prisionero por los rusos. (Tras su captura, los rusos le acusaron de espía y le sentenciaron a 75 años de prisión. Muchos años antes, Tominaga, que dominaba el ruso, había sido agente secreto en China y había prestado servicios como agregado militar en la Embajada japonesa en Moscú. Le liberaron diez años después de finalizar la guerra, dos años después de la muerte de Stalin).

En 1943, Tominaga fue nombrado viceministro de la Guerra y, a finales de 1944, comandante en jefe de la Cuarta Flota Aérea de Filipinas, para que preparara lo que iba a ser «la batalla decisiva» en esa región contra la fuerza invasora norteamericana. En Filipinas tuvo a su cargo un total de 62 operaciones suicidas en las que 400 aviones se estrellaron contra barcos de guerra estadounidenses.

El siguiente incidente revela el carácter del general.

El 12 de noviembre de 1944, a las 5 de la mañana, un numeroso grupo de pilotos kamikaze y personal de apoyo se reúnen en un campo de aviación para escuchar un último mensaje del general Tominaga. Todos están de pie esperando respetuosamente. Los pilotos, miembros del cuerpo de Ataque Especial, han recibido la orden de atacar un destacamento americano. Decenas de aviones esperan en el centro de la pista. La hierba está todavía húmeda por el rocío e innumerables estrellas siguen brillando en el cielo

filipino a esa primera hora de la mañana. Los pilotos salen decididos a vengar la muerte de los camaradas que recientemente han perecido en salvajes encuentros con el enemigo. En la base aérea las tripulaciones de tierra han estado trabajando toda la noche para que los aviones estuvieran listos para la misión de ese día.

Todo está preparado para comenzar. Los pilotos están llenos de ardor guerrero, están deseando «machacar a los barcos enemigos» cayendo en picado sobre ellos. Tominaga se dirige a los hombres:

> Sois soldados de Su Majestad el Emperador inigualables en lealtad y valor. Sois miembros de la Unidad que está a punto de demostrar el espíritu y la rectitud de Japón, la tierra de los dioses, y por ello seréis las flores de cerezo que dan nombre a vuestra unidad.
>
> Estáis a punto de dar vuestras vidas por Su Majestad el Emperador.
>
> La vida de un hombre es más ligera que una pluma, y la misión que tenéis a vuestro cargo —la destrucción de los barcos enemigos— es más pesada que el monte Fuji.
>
> Hace algún tiempo perdisteis a vuestro superior, al que yo amaba y respetaba. No sufráis por estar desanimados, procurad hacer también su parte de trabajo, así conseguiréis un triunfo total. Os deseo de todo corazón que tengáis éxito.

Acabado su discurso, el general coge un pincel y, sobre un trozo de seda blanca, escribe un poema dedicado a los jóvenes pilotos que pronto van a despegar para la misión final. Tominaga lo titula «A las tropas divinas de la Unidad Banda». A cada piloto se le regala una copia del poema. Ésta es una traducción libre:

> *El espíritu de la Tierra de los Dioses*
> *se ve en las flores de cerezo recién abiertas.*
> *Gloriosas son las figuras de nuestros soldados y oficiales.*
> *La vida de un hombre es luz,*
> *y una misión importante es dura.*
> *Pero nuestros soldados no temen a la muerte.*
> *No van a morir en vano.*

Una vez hecho esto, se reparte sake y el general y sus hombres apuran las copas de este vino de arroz ofrecido para pedir suerte para los pilotos.

Después los motores rugen y vibran las alas de los aviones. Un oficial del grupo da las últimas instrucciones al jefe del escuadrón y a sus ayudantes. Los pilotos llevan unas urnas que contienen los restos de un tal

capitán Iwamoto y de otros cuatro compañeros que perecieron en anteriores ataques.

El oficial informa a los soldados:

—Vuestros objetivos son los portaaviones y los acorazados enemigos que están en el golfo de Leyte. No apuntéis a los barcos pequeños con la idea de que ahora que habéis salido tenéis que hacer cualquier cosa.

Explica también por qué participan otros aviones en la misión.

—Os acompañan unos cuantos cazas, en parte para protegeros y en parte para confirmar los resultados. Os deseo todo el éxito.

Ahora los hombres van hacia una esquina del campo de aviación donde otros les esperan para darles una última y exaltada despedida. Se vuelven a repartir copas de sake. El sargento primero Itsuo Tanaka se dirige a sus hombres con la siguiente instrucción:

—Recordad vengar la muerte del comandante de vuestra unidad.

Todos suben a los aviones con su urna bajo el brazo. Cuando Tanaka está instalado en el suyo llega corriendo un compañero y le da una foto del comandante muerto.

—Asegúrate de seguirme bien cerca —le grita mientras coge la fotografía.

El rostro del sargento mayor, herido en la cabeza a causa de una explosión, tenía un aspecto, bajo los vendajes blancos, que conmocionaba a todos.

Los aviones comienzan a despegar. Tanaka es el primero en salir. Inmediatamente le siguen otros tres. Los miembros de la tripulación de tierra, algunos emocionados, saludan a los cuatro pilotos agitando sus gorras mientras parten hacia su última misión cruzando el cielo matutino.

El 14 de noviembre, el Cuartel General Imperial anunció que el 12 de noviembre la Unidad Aérea Banda, tras divisar un convoy enemigo entrando en el golfo de Leyte, hundió un acorazado y un barco de transporte en unas «acciones de choque mortal». Estados Unidos apuntó en su haber algo diferente. Su versión fue que los japoneses habían dañado dos barcos que estaban en reparación.

Unos días antes de la salida, en un encuentro con la prensa, Tominaga había declarado que las fuerzas aéreas japonesas eran en su totalidad *hisshitai* («escuadrones de muerte segura») y que, cuando salían al encuentro del enemigo, ninguno de los hombres esperaba regresar con vida. Pero el general negó que hubiera ordenado a los pilotos participar en ataques kamikaze. Todos eran voluntarios, insistió. «Nunca he dado instrucciones a las unidades para que se enfrenten al enemigo en operaciones suicidas. Pero los hombres están interiormente preparados para hacerlo sin órdenes mías y lo están llevando a cabo».

El general concluyó diciendo: «Las autoridades del país son conscientes de la importancia vital que tienen las batallas aéreas en Filipinas y nos han enviado aeronaves fabricadas con un esfuerzo casi sobrehumano. Por ello estoy profundamente conmovido y agradecido». Pero en diciembre y enero las pérdidas de los japoneses aumentaron progresivamente, pues los americanos cada vez tenían más hombres y equipos.

Tominaga permaneció en Manila hasta la tercera semana de enero de 1945. En esas fechas, las fuerzas aéreas y navales de Japón habían quedado muy mermadas y los ataques kamikaze habían cesado. Fue en ese momento, con las fuerzas invasoras americanas avanzando sistemáticamente en Filipinas, cuando Tominaga abandonó repentinamente las islas y voló a Taiwan. Su marcha sigue siendo al día de hoy tremendamente controvertida. Incluso hay rumores malintencionados que sugieren que el general «desertó» de su puesto. (Por cierto, al almirante Onishi, al mando de la Primera Flota Aérea de Filipinas, también se le acusó de abandonar a sus hombres cuando se fue a Taiwan por orden de la Alta Comandancia. Pero la diferencia radica en que Tominaga dejó Taiwan sin una orden explícita).

Diez años después de acabar la guerra, Tominaga redactó una declaración de 20 páginas titulada: «A mi amado hijo, Shigeru: la verdad de mi retirada de Filipinas». La declaración está fechada el 13 de agosto de 1955. El general la escribió en su residencia de Tamagawa Kaminoge, en Tokio. Lo que sigue a continuación es parte de ella:

Llegué a Filipinas en septiembre de 1944 como comandante en jefe de la Cuarta Flota Aérea tras servir como Viceministro de la Guerra. Te pido perdón por exponer a la familia a la crítica y vergüenza públicas tras retirarme de Filipinas en enero de 1945. Inmediatamente después de mi vuelta a Japón, en abril de 1955, tras el duro encarcelamiento (en Siberia), me enteré de las acusaciones que se me hacían y pensé que debía publicar la verdad. Sin embargo, creí que al hacerlo podría interpretarse como un intento deshonroso de exculpación, así que me arrepentí pensando que también podría hacer daño a otros al citar nombres. Decidí, pues, permanecer en silencio y soportar la infamia…

Permíteme que te describa los acontecimientos de aquellos críticos días de primeros de diciembre de 1944:

(1) La División de Tierra número 14 en Filipinas abandonó la estrategia inicial de entablar una batalla decisiva contra el enemigo y adoptó una estrategia de «perseverancia y autoalimentación» como ellos mismos la llamaban.

(2) A pesar de la orden del Alto Mando Imperial para que llevara a cabo combates aéreos decisivos en Filipinas, el Grupo Saigón del Ejército Sur me ordenó que comenzara los preparativos para sacar de Filipinas a la Segunda División Aérea, pilar principal de la Cuarta Flota Aérea.

(3) El Grupo del Ejército Sur seguía interfiriendo en pequeños detalles de mi mandato, lo cual me irritaba y me causaba trastornos mentales. La presencia y las salidas de los heroicos aviadores de Ataque Especial eran mentalmente agotadoras y me quitaban el sueño. En consecuencia, contraje una enfermedad febril. Presenté mi dimisión al capitán general Terauchi [conde Hisaichi], comandante en jefe del Grupo del Ejército Sur, alegando no poder ejercer mi mando con la energía suficiente por enfermedad en el momento más crítico. Sin embargo, la respuesta fue el envío de un oficial a mi lecho rogándome que no dimitiera. No pude hacer otra cosa que seguir en mi puesto.

Estando en cama empecé a planear cómo defender Manila hasta las últimas consecuencias, pero luego el plan se alteró. En esos momentos comencé a sentir que no debía dejar que los oficiales a mi mando murieran en vano, sino que debía evacuarlos a un lugar seguro y utilizar sus conocimientos para batallas venideras. Fui evacuado de Manila el 7 de enero y llegué a Echagüe (a 250 km al norte de Manila) el 10 de enero. Todavía estaba postrado en cama. Aún seguía con la idea de evacuar a mis oficiales. Según un fragmento de la orden dada por el Grupo del Ejército Sur, la Cuarta Flota podía utilizar las bases del sur de Taiwan para sus operaciones, pero dado que había perdido fuerza, me di cuenta de que era una buena ocasión para trasladar a mis hombres a Taiwan. Sin embargo, como comandante no había adoptado ninguna posición al respecto. Pensaba que el hecho del debilitamiento de nuestras fuerzas no justificaba la retirada a Taiwan. El tomar ese rumbo era obviamente una cuestión moral. No recuerdo ahora exactamente la fecha, quizás fue el 20 de enero, un día o dos antes de irme de Filipinas; me estaba dando un baño en un bidón improvisado —ese día me encontraba mejor— cuando el jefe de mi Estado Mayor, el general Masami Kumabe, llegó hasta mí con aspecto un tanto agitado anunciando lo siguiente: «Acabamos de recibir un comunicado urgente de Tokio. La Cuarta Flota Aérea está ahora bajo el mando del Ejército de Taiwan, que será el que dirigirá las operaciones aéreas desde el estuario del Yangtze hasta Filipinas a través de Taiwan. Teniendo en cuenta su estado de salud, le insto a que se dirija inmediatamente a Taipei para recibir asesoramiento operacional».

Resumiendo, el general me entregó un telegrama relacionado con un importante cambio en mis responsabilidades, anticipándome además su opinión como jefe de Estado Mayor sobre una acción que debía llevar a cabo el comandante. Aquí empezó el error. No me di cuenta en ese

momento de que el cambio básico de mis responsabilidades en el Ejército del Aire que el general Kumabe me había comunicado (mediante el telegrama) era, desgraciadamente, falso. El 22 de enero aterricé en Taipei con un avión de reconocimiento pilotado por el suboficial Mitsuo Naito, quien me había cuidado y protegido en el cuartel después de caer enfermo, y me fui inmediatamente a ver al general Ando, al mando del Ejército de Taiwan. El general se quedó sorprendido del mal aspecto que tenía. No tardé en darme cuenta de que Ando no estaba al tanto de mi llegada para realizar consultas operacionales. Normalmente, un encuentro así hubiera comenzado con un recibimiento del general diciendo algo así como: «Qué bien que haya llegado tan pronto. Gracias». Pero se mostró desconcertado. Me puse nervioso y le pregunté: «¿No ha recibido un telegrama del alto mando sobre un cambio en mis responsabilidades?». Contestó: «¿De qué me está hablando? No existe ningún telegrama». Me quedé atónito.

## El manuscrito de Tominaga continúa:

Recordaba que cuando me fui del campo de aviación de Echagüe, el general Kumabe me dijo con un tono de voz muy formal: «Esperaré su orden para abandonar Filipinas». Yo sentí una sensación extraña, como si estuviera ante una adivinanza. Pero de ninguna manera podía imaginar lo que estaba sucediendo. Más tarde, le pregunté al general Kumabe, quien me dijo: «La verdad es que leí con tanta prisa el telegrama que el comandante general Yamashita, envió al Alto Mando recomendando que se debía utilizar la Cuarta Flota, que lo malinterpreté como una orden proveniente del Alto Mando. Lo que le dije era erróneo».

Con frecuencia, el comandante en jefe del Ejército de Tierra enviaba copias de los telegramas de sus comunicaciones con el Alto Mando al comandante en jefe de la Cuarta Flota Aérea bajo su mando. Pero yo dudaba mucho de que un jefe de un Estado Mayor pudiera cometer un error tan flagrante, confundiendo la copia de un mensaje enviado a Tokio con una orden venida de allí. Pero antes de criticar al general Kumabe o desaprobar su doblez, debo reprochar mi propia imprudencia. Yo fui el que fallé. Yo mismo tendría que haber leído cuidadosamente un telegrama tan importante a pesar de mi estado de salud, y darle el visto bueno con mi firma.

En noviembre de 1944, el general Kumabe sustituyó al general Seiichi Terada como jefe de mi Estado Mayor. Yo le conocía porque habíamos coincidido en el mismo regimiento, pero el general no mostró ningún entusiasmo en preparar la defensa de Manila. Simplemente, fue hasta mi lecho para decirle de modo engañoso a su comandante, ansioso por ver los progresos, que «todos los preparativos estaban progresando como estaba previsto».

Fue un grave error, debido en parte a mi enfermedad, haber creído en un hombre tan poco fiable y aceptar su informe verbal sobre un asunto tan importante. Fue el error más grande que cometí en toda mi carrera en el Ejército. Ni que decir tengo que asumo la responsabilidad, pero no puedo ocultar mi indignación respecto a mi jefe de Estado Mayor…

Actué siguiendo las recomendaciones hechas por él, pero no sucumbí ciegamente a su opinión. Pues, aunque en ese momento estaba sufriendo un caso extremo de postración nerviosa, deliberé cuidadosamente la cuestión y tomé mi propia decisión.

*Y surge la siguiente pregunta: ¿estaban los generales kamikaze (y los almirantes) que despedían constantemente a los pilotos que iban a una muerte segura bajo una presión emocional mayor que la de otros oficiales*

*que estaban en puestos de combate? Tominaga sufría además en ese momento una dolencia física. En un capítulo anterior (Sexo, matrimonio y moral), se menciona un servicio de ayuda a los pilotos kamikaze. Parece que había muchos casos de jóvenes oficiales que sufrían ataques de nervios y muchos pilotos suicidas que recibían ayuda sicológica.*

Tominaga añade:

> El ambiente de nuestro cuartel era penoso. Nos habíamos quedado prácticamente sin fuerza aérea, y los batallones del campo de aviación y otras unidades de tierra se habían trasladado a la División de Tierra número 14. Por tanto, no tenía mucho sentido para el cuartel general de la Cuarta Flota Aérea permanecer en Filipinas. Surgió la idea de que debía trasladarse al sur de Taiwan y empezar a recuperar fuerzas. […] Se decía que el comandante en jefe no debía llevar a cabo una retirada desde un frente tan peligroso, pero yo, al mismo tiempo, tenía que tener en cuenta las angustias que atormentaban a los oficiales del destacamento. Llegué a la conclusión de que para salvar a mis hombres tenía que tomar una decisión arriesgada. Tomé la decisión yo solo, sin preguntar a nadie su opinión, aunque tras una difícil deliberación y con el riesgo de la crítica pública.
>
> Se podría decir que fue un acto de compasión y una decisión penosa. […] Ahora que estoy bien de salud, y reflexiono con calma, si bien es verdad que la cobardía no tuvo nada que ver con mi salida de Filipinas, está claro que tomé una decisión inadecuada. Si las responsabilidades operacionales habían cambiado, debería haber dejado que los oficiales fueran a Taiwan primero, aunque ellos insistieran en que fuera yo el que saliera antes. Debería haberles seguido después.

Un corresponsal de guerra del *Mainichi Shimbun*, Takashi Muramatsu, estaba en el campo de aviación del norte de Luzón cuando el general Tominaga despegó hacia Taiwan en un avión biplaza de reconocimiento. El campo estaba situado en la selva, a unos seis kilómetros de la pequeña ciudad de Echagüe. Muramatsu, que esperaba un avión que le devolviera a Tokio, recordaba posteriormente:

> Vi aparecer varios coches entre la niebla matutina. Miré con atención y vi bajar al general Tominaga, a su jefe de Estado Mayor y a otros oficiales. El general reconoció al grupo de corresponsales de guerra entre los que me encontraba y vino hacia nosotros. Nos dijo que tenía órdenes de abandonar Taiwan. Farfulló algo así como que tenía que irse antes que nosotros pero que esperaba volver a vernos. Tenía mal aspecto y llevaba unas vendas alrededor del cuello. Un Shinshitei, el avión más moderno y rápido de esa época, estaba esperándole. Intentó subir a la cabina, pero estaba demasiado débil para hacerlo. Uno de los oficiales que le acompañaban le ayudó. El aparato empezó a rodar por la pista pero estaba demasiado blanda a causa de la lluvia que había caído y no pudo despegar.

Acto seguido, los oficiales del destacamento encontraron un Guntei, un avión viejo y lento con tren de aterrizaje fijo, y lo sacaron de la selva. Metieron al general en la cabina. A todo esto, el tiempo iba pasando y nos preocupaba que en cualquier momento pudieran aparecer aviones enemigos. Me pregunté por qué tenían que evacuarle corriendo tanto riesgo. Creo que la respuesta a las preguntas sobre el general Tominaga se podría encontrar en el recelo que me produjeron los oficiales que le acompañaban. Noté que tenían que sacar de allí al general por encima de todo, aun con el riesgo de que, con un avión tan lento, el enemigo le derribara. Por otro lado, los oficiales no podían evacuarse ellos mismos por seguridad. Si hubiera habido una orden formal del Alto Mando, la evacuación del comandante general se habría llevado a cabo de una manera más metódica. En ese caso, los oficiales de su Estado Mayor le habrían acompañado. Pero no había necesidad de tratarle como si fuera un fugitivo.

Seis meses después de que el general Tominaga abandonara Filipinas, recibió un nuevo nombramiento como comandante de la 139 división, con cuartel general cerca de la frontera con la Manchuria soviética. En julio de 1945, la división se formó apresuradamente con hombres mayores reclutados entre los residentes japoneses de la zona. En agosto, después de que Rusia entrara en la guerra, Tominaga fue hecho prisionero y acusado de espionaje. Estuvo en la cárcel durante diez años.

El general Kumabe, que contribuyó en buena medida a las penalidades de Tominaga, se suicidó tras la guerra.

# Capítulo 8

# DOS SUPERVIVIENTES

## LA MORTALIDAD DE LOS PILOTOS

Takeo Tagata, subteniente del Ejército, estaba destinado en la base aérea Taichung de Taiwan cuando el general Tominaga aterrizó allí procedente de Filipinas. Tagata, un experimentado piloto e instructor de kamikazes, dice que recuerda haber oído rumores sobre la reciente llegada a Taiwan de un oficial de alta graduación que supuestamente había abandonado a sus hombres. También oyó decir que el comandante de la base de Taichung rehusó encontrarse con el inesperado visitante porque había «deshonrado al Ejército». Pero el hecho es que el general no recibió ninguna amonestación oficial, aunque sí fue apartado temporalmente del servicio activo. Como suele ocurrir en estos casos, se especuló mucho al respecto. En el caso de Tominaga, se decía que no se emprendía ninguna acción judicial contra él por temor a que afectara negativamente a la moral de la tropa.

Takeo Tagata era uno de esos pilotos veteranos que fueron seleccionados como instructores de los pilotos kamikaze cuando, a finales de la guerra, se adoptaron las tácticas suicidas de choque corporal como una «trágica necesidad». Antes de su selección (en Taiwan realizó su primer servicio como instructor) había adquirido experiencia en combate en Borneo y China, con un total de 200 misiones en su haber.

Aunque se enfrentó muchas veces a la muerte, Tagata sobrevivió a la guerra. En el año 2001 (tenía entonces 85 magníficos años), durante una visita a su lugar de nacimiento en Kyushu acompañado por los autores de este libro, recordando sus años de piloto decía: «Volar estaba lleno de peligros, incluso cuando no estábamos en guerra. Las prácticas para convertirse en piloto de combate entrañaban difíciles maniobras, por eso el índice de accidentes mortales era elevado. Pero como sabíamos a lo que nos arriesgábamos al volar, especialmente en los años de la guerra, los pilotos teníamos menos miedo a la muerte que otros hombres que estaban prestando servicios en el Ejército». Tagata afirmaba que antes de la guerra había, con la puntualidad de un reloj, un funeral por un piloto casi una vez al mes y en cada una de las bases en las que estuvo.

El futuro instructor probó por primera vez el armamento aéreo el 20 de septiembre de 1937, sobre Baoding, a unos 150 kilómetros al sureste de Pekín. En esta misión, Tagata voló con una formación de tres cazas Tipo 95, cada uno cargado con dos bombas de 250 kilos. Despegaron de un campo de aviación situado al sureste de Pekín y llegaron a la zona de conflicto en 30 minutos; allí avistaron un convoy compuesto por unos 30 camiones que transportaba tropas chinas. Uno de los tres aviones japoneses se quedó a 3000 metros de altura a fin de proporcionar cobertura, mientras Tagata y el otro descendían en picado. Tagata bajó a 100 metros del suelo y luego soltó las bombas una tras otra. La primera falló el objetivo y cayó en un campo, pero la segunda dio de lleno en uno de los camiones. Durante la misión, no se divisó ningún avión enemigo. «Después», comentaba Tagata, «me di cuenta de lo nervioso que estuve de principio a fin».

En esta época, Tagata, cabo primero del Ejército del Aire de 21 años de edad, soltero, alegre, despierto, pulcro y esmerado, ya estaba considerado como un excelente piloto. Su primera experiencia en un combate aéreo tuvo lugar también en China, exactamente un mes después de su bautismo de fuego, el 20 de octubre de 1937:

> Despegué con una formación de tres cazas, al mando del capitán Nishikawa, que escoltaba a seis bombarderos ligeros para atacar una base aérea en Taiyuan. Volamos unos 200 kilómetros y cuando llegamos al campo de aviación enemigo, un fuego antiaéreo de más de 30 cañones nos dio la bienvenida. Nuestros bombarderos atacaron el campo de aviación y la estación de ferrocarril de

> Taiyuan. De repente, tres Ilyushin-15 de fabricación rusa ascendieron desafiantes hasta nosotros. Al ver aproximarse los aviones enemigos, me puse muy nervioso. Sentí como si me hubieran abandonado todas mis fuerzas. Probablemente estaba conmocionado. Intenté respirar profundamente, repitiendo el ejercicio tres veces. Eso me hizo sentir mejor. Comencé a disparar pero no di en el blanco. Mis dos compañeros tampoco acertaron, pero los aviones enemigos dieron la vuelta y descendieron en picado para escapar de nosotros. El capitán Nishikawa nos ordenó que no los persiguiéramos pues nuestra principal misión era la de proteger a nuestros bombarderos.

Tagata tenía opiniones contradictorias sobre China. Le desconcertaba la corrupción y el tedio generalizados. Natural de Japón, donde la lealtad a la bandera se daba por sentada, le desconcertó la ausencia de sentimientos patrióticos en la población. No obstante, le pareció que los chinos eran gente trabajadora y de buen talante que, en general, detestaban pelear y armar bronca. Respecto a los políticos, la imagen que se formó de Chiang Kai-shek, líder del Partido Nacionalista (o Kuomintang), era la de un hombre apartado de su pueblo y proclive al soborno extranjero. En cuanto a la oposición, desde su punto de vista, los comunistas liderados por Mao Zedong estaban bajo el dominio de Moscú. Para su sorpresa, la mayoría del pueblo chino parecía temer más los excesos de sus soldados y oficiales que los de las tropas extranjeras que ocupaban el suelo chino.

Para Tagata, China era un inmenso pantano —una masa de caminos fangosos—. A menudo se preguntaba algo que le tenía perplejo: «¿Por qué China era tan diferente a Japón?». Y la respuesta que se le venía a la cabeza era: «Los chinos se dicen ¿para qué necesitas un automóvil, si con una bicicleta o un carro tienes suficiente?». China había adoptado una cultura muy diferente a la de Japón: la familia o el clan estaban por encima del interés público, mientras que a los japoneses se les enseñaba que el interés público estaba por encima del privado, incluyendo a la familia. Llegó a la conclusión de que la actitud de los chinos era el resultado de un empacho de confucionismo puro. Por contra, en Japón, el confucionismo había llegado muchos siglos antes a través de Corea y se había modelado y adaptado a las necesidades del país.

Hasta cinco años después no consiguió Tagata anotar un «tanto» en su particular combate contra los aviones británicos. Sucedió el 28 de marzo de 1942, en Borneo. Previamente había volado en muchas misiones semejantes en los cielos de Borneo y China enfrentándose a Spitfires, Hawker

Hurricanes y Tomahawks enemigos. Ese día despegó con una pequeña formación de nuevos cazas Tipo 97, guiados por el teniente Nagoshi, de la base aérea de Maubi. En aquel entonces ya había ascendido a suboficial. Su misión era volar a una altitud de 3500 metros para proteger las bases aéreas de Maubi y Migaradon. A 4000 metros de altura, las nubes cubrían el cielo.

Tagata, con su poderosa «vista de águila» —alcanzó la máxima puntuación (2,5) en la escala japonesa—, avistó aviones enemigos a una distancia de unos 20 kilómetros:

> Inmediatamente informé al teniente Nagoshi y al brigada Akamatsu, quienes aún no habían visto la formación enemiga. Aumenté la velocidad y me dirigí en dirección al adversario seguido de mis pilotos.
>
> Pronto identificamos nueve bombarderos británicos Blenheim. También volaban a una altitud de 3500 metros. Debido a la cantidad de nubes a nuestro alrededor, nuestros aviones no pudieron ascender inmediatamente. Pero nos las ingeniamos para elevarnos un poco y dirigirnos hacia los bombarderos enemigos. Ahora se veían con claridad los círculos rojos y azules de los aviones británicos aproximándose.
>
> A las órdenes del teniente Nagoshi, a una distancia de unos 200 metros, empezamos a disparar los cañones contra el segundo bombardero que volaba al borde de la formación. Las torretas giratorias de los aviones británicos nos disparaban con sus 18 cañones. Continué disparando hasta que vi las caras de la tripulación enemiga a unos doce metros cayendo en picado con un ángulo muy pronunciado y a toda velocidad (a unos 480 kilómetros por hora).
>
> Supe que había hecho unos cuantos blancos.

Tagata viró, retrocedió y volvió a subir para atacar al enemigo. Del ala de uno de los Blenheim salía un gran chorro blanco de combustible. El avión, que iba perdiendo altitud rápidamente, desapareció en dirección a la India.

«Entretanto, vi cómo el avión de Nagoshi se lanzaba en picado hacia nuestra base inclinando las alas violentamente», continúa Tagata.

«Me han dado», escuchó por radio.

Al oírlo, Tagata se puso al mando de la formación. El brigada Akamatsu estaba justo detrás de él. Tagata alzó su puño para dar ánimos y transmitir su espíritu de combate. En ese momento oyó por la radio una voz que decía: «¡El suboficial Tagata ha derribado un aparato enemigo!». Todos pudieron ver al bombardero enemigo en llamas, cayendo en picado. Tagata continúa diciendo:

Cuando miré a mi alrededor vi otros tres cazas Tipo 97 elevándose en medio del espeso fuego antiaéreo lanzado desde nuestras bases. En ese momento, hice blanco en un Blenheim, que inmediatamente estalló en llamas. Los siete Blenheim restantes bombardearon nuestra base aérea de Mingaradon. Del campo de aviación surgían columnas de fuego. Vi cómo algunos de nuestros aviones explotaban en tierra. Varios tanques de combustible ardían intensamente.

En realidad, nuestros cazas Tipo 97 eran más lentos que los Blenheim, así que, mientras aceleraba al máximo, iba rogando para que nos entregaran cuanto antes los nuevos y más rápidos Hayabusa [Halcón Peregrino]. Con nuestros tres cazas adicionales en el aire, guiados por Takada, mi compañero de clase de la Escuela de Vuelo Tachiarai, perseguimos a la formación enemiga durante cinco minutos y nos pusimos a su mismo nivel. Estábamos volando a unos 500 metros por encima de la formación.

Comencé mi picado seguido de Akamatsu. En pocos segundos hicimos blanco de nuevo: un Blenheim cayó en medio de una negra humareda.

Desde que divisé por primera vez a nuestros enemigos, apenas habían pasado diez minutos. Nos encontrábamos ahora a unos 20 kilómetros de la base. Queríamos atacar al resto de los Blenheim pero desistimos y regresamos dejando a los bombarderos enemigos que quedaban para la unidad de mis compañeros.

Cuando Tagata llegó a la base, supo que el teniente se había visto obligado a efectuar un aterrizaje forzoso. Al intentarlo, su avión, que ya estaba tocado, había volcado. Nagoshi, que había recibido numerosas heridas de bala, murió poco después de sacarle de entre los restos del avión.

El 16 de junio de 1943, el primer ministro Hideki Tojo comunicó al Parlamento japonés que la guerra estaba en un momento crítico. Poco tiempo después, Tagata asumió sus nuevas obligaciones como piloto de combate en la base aérea de Taichung, en el centro de Taiwan. Anteriormente había sido destinado a diversas bases situadas en las islas japonesas. Durante el año en que prestó servicio en Taiwan, realizó muchas misiones nocturnas cuyo objetivo era interceptar los aviones norteamericanos (principalmente los P-38) que intentaban atacar Kaohsiung, Pingtung y Tainan. Cuando no participaba en este tipo de misiones, al ser uno de los pilotos más experimentados de su unidad, daba clases de vuelo a los pilotos kamikaze principiantes. Pero lo que nunca hizo fue entrenar a sus estudiantes para atacar barcos enemigos.

No tenía ninguna experiencia en el ataque de barcos [dijo con franqueza]. Los pilotos principiantes tenían tan sólo unas 100 horas de vuelo cada uno. Antes de llegar a mi curso de formación de cuatro meses habían recibido un curso básico de vuelo de medio año en las escuelas del Ejército. Por otra parte, su experiencia se limitaba a vuelos con aviones de entrenamiento.

Tuve que enseñarles cómo pilotar cazas; en este caso, cazas Tipo 97. Me costó tiempo que aprendieran las técnicas básicas del manejo de estos aviones.

Tagata describía así las instrucciones que daba a los pilotos:

Les enseñé tres tipos de combate aéreo. El primero, combate contra cazas enemigos; el segundo, contra bombarderos enemigos. Éste era vital, porque el *tokko* [o «ataque especial»] incluía ataques a los bombarderos enemigos, fundamentalmente los B-29. El tercer tipo de combate consistía en bombardear objetivos terrestres.

Para atacar un objetivo situado en alta mar, había que volar a baja altura y luego efectuar un picado muy pronunciado. Esto fue lo primero que les enseñé porque cuando se incorporaban a las unidades de combate nada más acabar mi curso recibían órdenes de atacar barcos o chocar contra ellos. Durante cuatro meses, un estudiante volaba una media de 40 minutos al día. Anteriormente habían aprendido las distintas técnicas, pero sin practicar: yo volaba y ellos me observaban desde tierra. Cuando después me los encontraba cara a cara puedo asegurar que estaban sobrecogidos sólo de pensar en las complicadas maniobras que me habían visto ejecutar.

Les enseñé lo más importante: mantener la calma bajo cualquier circunstancia, teniendo sumo cuidado en no perder nunca los nervios cuando se encontraran en el aire. Para maniobrar un avión, un piloto debe ser ágil y flexible. Me pasé mucho tiempo tratando de infundirles un feroz espíritu de combate y un sentido del deber o de la misión a cumplir. También formaba parte de mi trabajo imbuir en los pilotos orgullo y patriotismo.

Mis alumnos ya estaban convencidos de que el resultado de la guerra lo iban a decidir las fuerzas aéreas; comprendían que la victoria o la derrota estaba en sus manos. Su moral era alta, mucho más alta, diría, que la que había cuando estuve dando clases en la Escuela de Vuelo del Ejército en Tachiarai, antes del incidente de China. Este cambio reflejaba la peligrosa situación en la que se encontraba la nación. Naturalmente, yo admiraba a estos estudiantes. Sus ojos brillaban por la alegría que les producía vivir un momento decisivo en la historia de su país. Presentían que iban a desempeñar un importante papel en la guerra.

Así que el entrenamiento era duro y todos lo resistían sin quejarse. Necesitaban ocho horas de sueño para poder recuperarse de la fatiga del entrenamiento diario. Muchos de mis alumnos tenían excelentes aptitudes como pilotos, y yo lamentaba el hecho de que les lanzaran a la batalla antes de que pudieran adquirir mayor experiencia, o estuvieran preparados para atacar al enemigo.

Pero así era la guerra. De todos modos, me esforcé al máximo en prepararlos para el combate. Sus vidas no debían malgastarse a la ligera.

Tagata nos dijo que sus alumnos utilizaban un simulador para entrenarse. Después llegaron varios biplanos para uso de los futuros pilotos. Había 50 estudiantes y él era el director (Tagata recuerda el marcado contraste que existía entre los aviadores kamikaze y los pilotos escolta la noche anterior a la última salida. Los pilotos [suicidas] de Ataque Especial parecían haber conseguido la paz mental, mientras que muchos de los escoltas estaban nerviosos e irritables).

Una mañana (a primera hora del 12 de octubre de 1944) estaba dentro de una tienda de campaña especial para los pilotos en la base aérea de Taichung, cuando de las estaciones de radar del sur empezaron a llegar un sinfín de informes inquietantes. Poco tiempo antes de comenzar los vuelos kamikaze, Taiwan había estado expuesto al continuo ataque aéreo de los portaaviones americanos. Todavía no habían atacado Taichung, pero les informaron de que 40 cazas norteamericanos estaban llegando por el sur, a 4000 metros de altitud sobre el nivel del mar. Tagata tenía el presentimiento de que se dirigían hacia Chiai y Taichung, la primera en la costa oeste de la isla.

En ese momento, pertenecía a la Octava División Aérea del Ejército, responsable de la defensa de Taiwan. Contaba con 110 aviones de combate y unos 300 de entrenamiento. Entre los aviones de combate había 95 cazas, 75 de última tecnología y 20 muy obsoletos. La división tenía más de 500 pilotos, pero únicamente 30 con más de cinco años de experiencia. Tagata había estado volando durante nueve años y tenía más de 4000 horas de vuelo.

—¡Sargento Matobara! —ordenó Tagata—. Dígale al ordenanza que nos traigan el almuerzo. Mi instinto me dice que vamos a despegar dentro de poco tiempo. ¡Cuando llegue el próximo informe del radar tendremos que mover el trasero!

El sargento Matobara tenía sólo 22 años, pero ya contaba con cuatro de experiencia y 1500 horas de vuelo. Le había conocido hacía año y medio. Sabía que era un piloto de combate competente, aunque todavía no había conseguido ningún derribo.

—¡Pidamos un almuerzo rápido! —dijo Tagata.

—¡Si, señor! —respondió Matobara con una gran sonrisa—. ¡Es una excelente idea!

En nuestra base sólo quedaban dos aviones de combate Hien Tipo 3, modelo al que los norteamericanos llamaban, en clave, «Tony». El resto de los cazas se habían dirigido con anterioridad hacia la zona del conflicto. Diez minutos después nos enviaron otro informe del radar. Decía: «La formación enemiga está sobrevolando Peitung y se dirige hacia el norte».

Así que mi intuición era correcta. Llegarían a Kiai en 15 minutos, y a Taichung, en 25.

—Vamos a ser cuarenta contra dos. Así que, será una larga batalla. Come bien. ¡Pero no te hinches! —le dije a Matobara.

—Señor Tagata —contestó sonriendo—. ¡No se preocupe! Disfrutaremos de un banquete de cuarenta aviones enemigos.

Comimos cada uno cinco bolas de arroz y un postre de plátanos. Mientras nos fumábamos nuestro último cigarro, me ordenaron informar al puesto de mando. Me apresuré. En el puesto, el general Hoshi, nuestro comandante en jefe, y el teniente coronel Kobayashi, jefe de ala, parecían tensos.

—¡Subteniente Tagata informando, señor! —dije con voz firme.

—Subteniente Tagata, va usted a dirigir una escolta de cazas para interceptar los aviones enemigos que se dirigen al norte —ordenó el comandante.

—¡A la orden, señor! —dije.

—¡Hágalo lo mejor posible… y tenga cuidado! —dijo Kobayashi.

—¡Haré todo lo que pueda, señor!

Cuando regresé a nuestra tienda de campaña todavía faltaban diez minutos para salir.

—He recibido las instrucciones de vuelo —dije a Matobara—. ¿Estás preparado? ¡Vamos a mandarles al infierno!

Matobara rió a carcajadas.

—¡Asustaremos a los yanquis, señor! ¡Pobres chicos! ¡Se van a cagar todos encima!

Éste iba a ser el primer combate aéreo de Matobara. Tagata le aconsejó que volara igual que en los ejercicios de combate.

Aunque seamos dos contra cuarenta, no te desmorones. Haz lo que puedas para que no te derriben. Mi primera orden es que te protejas, disparar al enemigo viene después. No rompas la formación. Pégate a mí en todo momento e intenta romper la formación del enemigo. Vamos a dividirles. Si me dan, retírate y huye.

Tagata también le dijo a Matobara que cuando viera al enemigo se abrochara el cinturón de seguridad y respirara tres veces profundamente. «Eso te tranquilizará».

«Fui al cuarto de baño y oriné. Después me bebí un vaso de agua fría. El agua siempre sabe mejor antes de entrar en combate».

Luego, ambos pilotos probaron el fuego de los cañones y comprobaron sus aparatos por última vez. A las 9.25 de la mañana, las hélices comenzaron a girar. El general Hoshi y la dotación de tierra se alinearon para despedirles. Tagata despegó seguido de Matobara. Cuando alcanzaron 200 metros de altura, probaron de nuevo los cañones. Cada avión estaba equipado con dos cañones de 20 milímetros y dos ametralladoras de 12 milímetros. Sobrevolaron la base y se despidieron.

Tagata decidió tender una emboscada al enemigo, que estaba volando entre Taichung, Kaiai y Pukang a una altitud de 4000 metros. Había ligeras nubes a 6000 metros de altura. Diez minutos después de despegar se encontraban volando a lo largo de la costa, a 300 kilómetros por hora.

—¡Vigila que no aparezca por sorpresa el enemigo! ¡Formación de combate! —grité por radio.

Habían pasado trece minutos desde que despegamos. La formación de combate requería que el segundo avión volara a 30 metros del avión guía:

Entonces vi un punto en el cielo entre la montaña de Kuan Shan (3715 m de altura) y Kaiai. ¡Era el enemigo! Giré 15 grados y me dirigí hacia el noreste. Diez segundos después veía dos puntos. Miré el reloj. Eran las 9.40 de la mañana.

—¡Enemigo a la vista! —grité por radio.

Incliné el avión y abrí la tapa del telescopio de observación, mientras limpiaba el parabrisas frontal con el guante. También comprobé algunos indicadores. Al abrocharme el cinturón respiré tres veces profundamente. Ya veía al enemigo con claridad, era una formación de 36 Grummans volando a 4500 metros al noroeste de la montaña Kuan Shan, el pico más alto de Taiwan. Estaban ahora a 15 kilómetros de nosotros. Apunté las cifras: 9.41 − 36 aviones.

Eché un vistazo al espejo retrovisor para observar mi rostro. Me vi tranquilo y sonreí con confianza.

Aumenté la velocidad a 400 kilómetros por hora en dirección al enemigo. No nos habían visto todavía. ¿Sería porque los japoneses teníamos mejor vista? En cualquier caso, nos habían dicho que, en general, los norteamericanos no veían muy bien y que muchos usaban gafas Volaban en formación y se aproximaban a nosotros a 250 kilómetros por hora.

—¡Enemigo a la vista! —La voz emocionada de Matobara llegó por radio—. ¡Caramba! ¡Son muchos! ¡Nos vamos a divertir señor Tagata! —me gritó y pude ver cómo levantaba el puño en señal de desafío.

Tagata ya tenía mucha experiencia tras más de siete años como piloto de combate. Prosigue:

El enemigo nos localizó cuando se encontraba a una distancia de aproximadamente diez kilómetros. El avión que encabezaba la formación se ladeó e inmediatamente me di cuenta de que el enemigo estaba desorientado. Probablemente no sabían que sólo éramos dos aviones. Unos cuantos descendieron en picado, pero otros subieron bruscamente. Parecían intentar descubrir si había más de los nuestros en el cielo, pero enseguida reiniciaron una estrecha formación y luego se dividieron para intentar rodearnos. Inmediatamente, el jefe de la escuadrilla, seguido de ocho Grummans, ladeó las alas violentamente para comenzar la batalla.

Decidí desafiar a la formación.

Audazmente, tres Grummans descendieron súbitamente y se situaron por debajo de nosotros como señuelos para intentar engañarnos, mientras que los nueve de cabecera ascendieron y viraron a la derecha. El segundo grupo de nueve aviones también subió y viró a la izquierda. Después, ascendió el resto y viró a la derecha. Ahora el enemigo estaba cerca, a menos de dos kilómetros.

Opté por confundirles, en vez de intentar conseguir el primer derribo. Me di cuenta de que podía abatir al avión de cabeza, pero esa acción nos pondría a los dos en peligro. En vez de ello, aceleré al máximo, bajé el morro del avión levemente, y pasé de 500 a 640 kilómetros por hora, la máxima velocidad del Hien. Volé directo hacia la formación enemiga y la cogí por sorpresa.

Los norteamericanos estaban ahora a 800 metros. Mientras intentaban reajustar sus posiciones, ataqué con mis cañones al segundo grupo de nueve Grummans, a unos 500 metros por encima de

ellos. Segundos después, Matobara atacó a un avión del otro grupo que se había situado a unos 30 metros de distancia. Con una descarga de sus cañones lo derribó y cayó envuelto en llamas. Fue la primera pieza que cobró.

Pero Tagata estaba furioso. «En vez de elogiarle por su primer logro, le maldije. Había abandonado a los otros 35 aviones. Fue la maniobra más peligrosa de la batalla contra la formación enemiga. La segunda formación de seis Grummans subió desde la izquierda y disparó contra Matobara. Inmediatamente acudí a rescatarle».

Tagata disparó varias descargas contra los seis Grummans:

Juntos ascendimos 1000 metros por encima de los americanos. Después, bajé el morro de mi caza Hien. Los Grummans, que subían vertiginosamente detrás de nosotros, fueron presas del pánico. Se dispersaron y descendieron para forzarnos a abandonar nuestra posición. Fui tras el avión que dirigía la formación enemiga. Su velocidad era de unos 550 kilómetros por hora. Un segundo avión ascendió valientemente para proteger al líder. Le esquivé y seguí subiendo.

Tagata comenta que las fuerzas aéreas japonesas consideraban que los pilotos norteamericanos contra los que estaban luchando tenían un «nivel medio». «Me sentía —asegura— como si estuviera enseñando técnicas de combate aéreo al enemigo».

Ahora, nueve Grummans más ascendían disparando contra Tagata y Matobara a una distancia de unos 300 metros:

Realicé una brusca maniobra y disparé al segundo avión desde unos 100 metros. Matobara lanzó una descarga contra el tercero que comenzó a arder y, dando vueltas, se precipitó contra el suelo. Mientras los ocho restantes se dispersaban, volvimos a ascender. En ese momento, tomé como objetivo al Grumman de cola de una formación de seis. Me lancé a 600 kilómetros por hora y disparé desde una distancia de 80 metros. Los proyectiles acertaron en el motor y en el depósito de combustible. La velocidad casi me hizo rozar al avión norteamericano en llamas. Salió disparado hacia abajo como un cometa.

Tagata se dio cuenta de que quedaban 33 Grummans:

De ellos, 13 no suponían una amenaza. Los 20 restantes venían hacia nosotros por la izquierda y la derecha, disparándonos. Me dirigí hacia una formación de ocho Grummans. Estaban a unos 300 metros a la derecha por debajo de nosotros. Viré el morro del avión hacia ellos. Rompieron la formación y huyeron a derecha e izquierda. Me parecía que estaba ante una escena sacada de los ejercicios de entrenamiento de combates aéreos.

Luego, una nueva formación que se encontraba frente a los dos pilotos japoneses se dirigió hacia ellos por la izquierda a una distancia de unos 600 metros:

> Comencé a ascender para atacar desde arriba. Aumenté la velocidad a 600 kilómetros por hora. El Hien era 40 kilómetros por hora más rápido que los Grummans y aproveché al máximo esa ventaja. En algún momento volé a más de 620 kilómetros por hora. De repente viré bruscamente. Matobara continuaba siguiéndome a una distancia de 50 metros. ¡Buen chico! Alcé mi brazo en un gesto de felicitación. Él inclinó sus alas en señal de agradecimiento.
>
> Alcancé al avión que comandaba la formación enemiga a una distancia de unos 80 metros. De su ala izquierda brotaba un chorro de combustible. Cayó en picado arrastrando una nube blanca, después voló hacia el este. No tuve tiempo de averiguar lo que le sucedió. Mientras tanto, los Grummans cambiaron las formaciones. Se reagruparon en siete formaciones de tres, una de cinco, y otra de seis aparatos. Estaban intentando rodearnos.

Tras quince minutos del inicio de la batalla aérea, Tagata y Matobara habían derribado ocho Grummans. En los diez minutos siguientes, Tagata hizo dos blancos más. En total, el enemigo perdió once aviones.

Pero el avión de Tagata había recibido seis impactos, uno de ellos en el depósito del combustible, en el ala derecha. El depósito explotó y desgarró la cubierta del ala. Afortunadamente estaba casi vacío.

Tras ser alcanzado, Tagata se precipitó directamente contra una formación enemiga con los cañones en llamas. Cuando sus adversarios le esquivaron, viró bruscamente a la derecha, apagó el botón de contacto del combustible y bajó planeando. Aterrizó en un arrozal.

Milagrosamente, el avión no volcó, pero Tagata se golpeó la cabeza contra el panel frontal y perdió el conocimiento. Estaba levemente lesionado. Al volver en sí oyó cómo los proyectiles silbaban a su alrededor y se estrellaban contra el suelo. Saltó de la cabina y comenzó a correr para cubrirse. Más de 20 Grummans se abalanzaron contra él, disparando sus cañones. Llegó a un muro de piedra y, jadeando violentamente, sacó la pistola de la funda y disparó a los aviones, que se alejaron. Acto seguido se desplomó y durmió durante al menos una hora. Le sangraba la frente. Mientras dormía, soñó que su hijo le sonreía. Cuando se despertó, inició una marcha por un angosto sendero que duraría 15 minutos.

Mientras caminaba vio un búfalo de agua en el arrozal. El búfalo mugió pacíficamente. Tagata meditó: tal vez los animales sean más sabios que el

hombre; no se matan ni se torturan unos a otros. Pocos días después, vio otro búfalo de agua y por vez primera fue consciente de todo el sentido que tenía la antigua costumbre de rendir culto a los animales. La religión sintoísta de Japón, como creencia animista que es, rinde culto a los zorros y a otros animales autóctonos. Se les considera emisarios de los dioses. Pensó que el hombre tenía algo que aprender también de los animales; que los animales podrían ser «consejeros» de los humanos.

En seguida llegó a una granja donde una familia taiwanesa le dio una calurosa bienvenida. Le curaron la herida y le vendaron la cabeza. Más tarde se enteró de que Matobara había regresado ileso a la base.

Estando destinado en Taiwan, Tagata pensó que debería casarse. Aunque el hecho de ser piloto le hacía pensar que podía morir en el aire, al mismo tiempo, se había autoconvencido para evitar pensar en la muerte. Por ello, escogió «continuar» llevando una vida normal mientras estuviese en Taiwan. Tagata escribió una carta a su hermana Shizue (era cuatro años mayor que él), detallándole las condiciones básicas para una novia. Ella le encontraría una esposa. Lo que deseaba de una mujer estaba muy claro: quería una compañera que, como esposa de un militar, estuviera mentalmente preparada para la muerte repentina del marido. También quería alguien que cuidara bien de sus padres si él faltaba. Puso especial énfasis en que reuniera bondad y simpatía. En aquel entonces este tipo de arreglo matrimonial era habitual.

Poco tiempo después, Tagata recibió órdenes de volar a Tachiarai, en la isla japonesa de Kyushu, para dirigir un grupo de diez pilotos que iba a recibir aviones de combate Tipo 97 para utilizarlos en los entrenamientos en Taiwan. Tras pasar una noche en Tachiarai, que se había convertido en base de entrenamiento de los kamikazes, fue en tren hasta su ciudad natal, Kuroki, no lejos del centro de Kyushu. El viaje duró una hora y media y fue entonces cuando conoció a la que sería su futura esposa, Teruyo. Y le gustó de inmediato.

Tagata se casó con Teruyo, que era cinco años más joven que él, en julio de 1943. Le regaló a su prometida un anillo de oro con un diminuto diamante que había mandado comprar a su madre. El banquete de boda se celebró en un restaurante japonés, en la aldea de Kawasaki, limítrofe a

Kuroki; a él asistieron unos 50 miembros de las dos familias. Teruyo era de la cercana aldea de Hirokawa. Para la boda, Tagata llevaba puesta su guerrera del ejército, mientras que la novia iba vestida con kimono. El hermano mayor de Teruyo, un sargento del ejército que posteriormente murió luchando en Nueva Guinea, estaba presente en la boda. Como no había tiempo para una ceremonia en la capilla sintoísta, se la saltaron. Tras el banquete, los novios cogieron un taxi hasta la casa de campo de Tagata, donde pasaron su primera noche. A la mañana siguiente él tuvo que regresar a su base.

Teruyo se reunió con su esposo en Taiwan al mes siguiente. Cogió un vuelo de las aerolíneas japonesas y aterrizó en Taipei (entonces llamado Taihoku). Iba vestida con el tradicional kimono. Los Tagata vivían en una casa proporcionada por el Ejército con cinco habitaciones espaciosas; allí la pareja pasó muchos días felices. A menudo él enseñaba a sus hombres en su propia casa. Descubrió que Teruyo no era exactamente una excelente cocinera pero, de todos modos, la comida era abundante en Taiwan (a diferencia de Japón, donde había escasez de alimentos y bebida) y los hombres disfrutaban de la cerveza del lugar. Tagata no, pues era abstemio. La afición de Teruyo era hacer punto. A los 27 años. Tagata estaba contento de haberse casado.

Teruyo pasó diez meses con su esposo en Taiwan. En junio de 1944, quedó embarazada, Tagata la envió de vuelta a Kuroki en un barco de transporte. Al principio ella se resistía pero su marido le habló con franqueza: «Si te quedas aquí más tiempo, tendrás que volver a casa con mis cenizas. Estoy seguro de que no te gustaría hacer un viaje así. De modo que, vete, por favor». Luego resultó que su viaje a casa fue muy peligroso, pues había submarinos norteamericanos acechando entre Taiwan y Kyushu y causando múltiples bajas entre la flota japonesa.

En los últimos meses de guerra, Tagata tuvo que llevar a cabo diversas misiones en diferentes sectores de las islas, volando con aviones de reconocimiento y de combate. Cuando la contienda finalizó y no se permitía volar, pues Japón estaba ocupado por los americanos, rehízo su vida profesional como agricultor biológico. Asegura que el nuevo trabajo era creativo y satisfactorio a la vez.

En una reunión en Tokio durante el primer año del nuevo milenio, dos antiguos alumnos de Tagata —Masao Iijima y Minoru Masuyama— recordaban que «cuando Tagata volaba con ellos, era un buen día». Se acordaban también de sus lacónicas respuestas («¡Bien!», y, otras veces, «¡Excelente!») cuando se refería a su rendimiento durante las clases de vuelo. Al terminar la guerra en 1945, tanto Iijima como Masuyama, que en aquel entonces tenían 18 años, fueron capturados por las tropas chinas que llegaron a Taiwan desde el continente. Como no les daban comida, sobrevivieron cultivando lo que podían. Cuando por fin fueron repatriados a Japón, Iijima se hizo contable y Masuyama, profesor de arte. Iijima recuerda con tristeza cómo algunos de sus compañeros pilotos se suicidaron metiéndose una pistola en la boca cuando terminó la guerra. No podía sospechar que uno de sus mejores amigos, un joven tranquilo de 19 años, haría lo mismo el día de la rendición de Japón, una tragedia que aún recuerda. Tras el suicidio, un oficial de alta graduación se presentó en los barracones y confiscó todas las pistolas de los que sabían algo o habían presenciado los disparos.

## EL PILOTO QUE SE HIZO EMPRESARIO

Cuando estaba estudiando en la prestigiosa Universidad de Kansai, en Osaka, Hichiro Naemura se aficionó a los planeadores y se convirtió en presidente de su club de vuelo. Antes de la guerra, muchos estudiantes se hacían socios de estos clubes y participaban en las vueltas aéreas que organizaban por todo el país. En aquellos años, Japón se había propuesto convertirse en la primera potencia marítima y aérea del mundo. Por tanto, cuando estos universitarios aviadores acababan sus estudios, las Fuerzas Armadas les recibían con una calurosa bienvenida, especialmente después de que el país declarara la guerra a las grandes potencias (Estados Unidos, Gran Bretaña, China y Países Bajos).

Todos, o casi todos, estaban imbuidos de un gran fervor patriótico; por eso, cuando ya era evidente que Japón perdería la guerra, no dudaron en

ofrecer su vida en un esfuerzo por evitar la derrota. Les animaba también el alcanzar la gloria póstuma porque, tras la muerte, todos los que hubieran realizado misiones kamikaze —todos los que lo habían dado todo por el bien del país— serían considerados «héroes divinos». Incluso serían honrados con ascensos, pues el piloto caído en batalla ascendía dos grados. Pero además del honor, estaba la consideración hacia las familias: para mitigar su dolor se les otorgaba una pensión adicional. Otro honor era la canonización en el gran templo de Yasukuni. Pero cuando los pilotos kamikaze decían antes de su última salida: «Nos reuniremos en Yasukuni», era más una expresión de solidaridad y compañerismo que una firme creencia. En realidad, muy pocos japoneses creían que se encontrarían en Yasukuni una vez convertidos en dioses.

De estudiante, a Hichiro Naemura le gustaba, además de volar, leer y viajar. También le interesaba aprender inglés y por ello se había apuntado a un curso. Intelectualmente curioso y con ambiciones, había viajado por todo Japón cuando estaba aprendiendo a pilotar. Voló primero en un biplano antiguo de la Primera Guerra Mundial, pero sobre todo en un moderno avión de entrenamiento proporcionado por el periódico *Asahi* (después, el club de vuelo de su universidad adquirió también un moderno aeroplano para uso de los socios). Conocedor de la política, solía tener buena opinión de Estados Unidos antes de que estallara la guerra, y prefería pasar por alto el hecho de que los inmigrantes japoneses tuvieron que sufrir las leyes discriminatorias norteamericanas. Ciertamente, creía que los prejuicios raciales y religiosos eran una plaga, pero sabía que era algo que ocurría en muchos países. Dos años antes de la guerra, Naemura había escrito un polémico ensayo en el periódico universitario, en el que manifestaba su deseo de invitar a Australia a formar parte de la familia asiática de naciones, puesto que desde el punto de vista geográfico era parte de Oriente. Deseaba tener un rancho en ese continente, le gustaban sus grandes espacios abiertos. Aunque había algo más que le atraía y que estaba relacionado con su amor por la aviación. Si viviera allí, su sueño dorado sería tener un caballo que tirara de un planeador y con éste atravesar el desierto australiano. En 1988, Naemura visitó Australia y a sus 77 años voló en un planeador y realizó todo tipo de maniobras acrobáticas con el aplauso del

público. Todo está grabado en una cinta de vídeo. «Mi sueño adolescente se ha realizado», dijo. Tres años antes, había ido a California a participar en un espectáculo aéreo en Long Beach y dijo a los periodistas locales: «Hoy mi mujer Kazuko, que está a mi lado, y yo, uniremos nuestras oraciones y nuestro dolor por los pilotos *tokko*. Si mis antiguos alumnos (kamikazes) que murieron en la guerra hubieran vivido en tiempos de paz, habrían disfrutado del vuelo como deporte y diversión». Y añadió: «Hoy volaré con ellos».

Naemura no era sólo un ferviente admirador de la aviación, sino que igual que muchos de sus compatriotas, creía que las fuerzas aéreas eran esenciales para la seguridad de la nación. Cuando en 1943 terminó su licenciatura ya era todo un piloto y por ello se enroló en las fuerzas aéreas. Primero fue piloto de bombarderos y más tarde instructor de pilotos kamikaze. Cuando la suerte de Japón en la guerra comenzó a declinar, oyó hablar de las «tácticas suicidas» y de la formación de escuadrones suicidas en el Ejército y en la Marina, hecho que le llenó de admiración hacia esos altruistas pilotos. «Les envidiaba por su entrega al pueblo y a la nación», comentaría mucho tiempo después, a sus 81 años.

Naemura no se alarmó demasiado con las primeras noticias sobre la contienda. «Por entonces toda mi atención la dedicaba a volar y estaba convencido de que Japón ganaría la guerra. No esperaba que fuera tan larga, tan global». Los dos años anteriores a las hostilidades, el país nadaba en la abundancia y Naemura pasaba gran parte de su tiempo practicando con planeadores.

En abril de 1942, Japón entero se conmocionó ante los ataques del general americano James Doolittle a Tokio y otras ciudades con una flota de bombarderos procedentes de un portaaviones situado a pocas millas de la costa japonesa, ése fue el primer ataque de revancha norteamericano después de Pearl Harbour. Naemura reconoce que en 1942 aplaudió el coraje de Doolittle y sus bombarderos cuando realizaron ese primer ataque a la isla japonesa de Honshu. Recuerda que en el fondo se alegró, pues pensó que era «la hazaña de un aviador». Pero añade: «También me hice la solemne promesa de que les devolvería la pelota y algún día haría una actuación igual en la costa de California». En aquel entonces era un

estudiante de 22 años, y confiesa que veía la guerra tan sólo como un deporte[26].

Pero su respeto por Norteamérica decayó, dijo, cuando siendo piloto militar le enviaron a Filipinas y vio cómo los aviones norteamericanos disparaban contra objetivos civiles, incluso contra el hospital en el que se encontraba a causa de unas fiebres tifoideas. Por primera vez sintió resentimiento hacia Norteamérica.

Hichiro Naemura había nacido en 1920. Era el hermano menor de siete chicos y una chica. Su padre, un próspero comerciante textil, era propietario de una empresa llamada Fábrica de Tejidos Naemura S. A. De niño, solía subir a las colinas de Ikoma y Rokko para avistar el puerto de la ciudad de Kobe y el mar. Escudriñaba el cielo y envidiaba a los pájaros que veía volar en lo alto. A menudo su padre le llevaba al campo de aviación militar de Joto, cerca de Osaka, o al campo de aviación civil de Kizukawa. El joven Naemura veía con admiración cómo despegaban y aterrizaban los aviones. Recuerda haber visto, cuando tenía ocho años, el dirigible alemán Zeppelin sobre volando Osaka. Cuando estaba en la universidad, su padre le compró una cámara fotográfica alemana Contax, un auténtico artículo de lujo en aquellos tiempos, y le encantaba sacar fotos de los planeadores y los aeroplanos. Después, la familia se trasladó a vivir al centro de Osaka y allí tuvieron dos sirvientas internas.

De estudiante universitario, Naemura era un ávido admirador de las películas americanas. Recuerda a casi todas las estrellas de Hollywood de esa época. Aunque también era aficionado a las canciones populares americanas y frecuentaba un club nocturno, el Akadama, donde se tocaba música norteamericana. Estaba situado en Dotonbori, un barrio lleno de teatros y espectáculos. Le encantaban los perros, tenía dos: un akita llamado Kuma (Oso) y un pointer llamado Hachi (Ocho).

Pero sobre todo, disfrutaba volando y leyendo ávidamente revistas de aviación. En la universidad se convirtió en una celebridad nacional, pues recorrió 4000 kilómetros alrededor de Japón pilotando un avión de entrenamiento militar Tipo 95. Le acompañaba otro estudiante de la Universidad de Osaka que se sentaba en el asiento trasero. El avión, un

pequeño y potente biplano de 450 caballos, fue un regalo del diario *Asahi* al Club de Vuelo de la universidad. En aquellos días, el *Asahi* estaba vinculado al Ejército, mientras que el *Mainichi* se consideraba un «periódico de la Marina».

Tras licenciarse, Naemura ingresó en las Fuerzas Aéreas y estuvo un breve periodo de tiempo en Filipinas, antes de ser destinado de nuevo a territorio japonés, a la base aérea de Shimoshizu. Ahí enseñaba a los pilotos kamikaze técnicas básicas de navegación, especialmente cómo volar sobre el océano y también las técnicas del bombardeo en picado. Naemura dice que la técnica de los ataques suicidas era «muy similar a la del bombardeo en picado o a la del lanzamiento de torpedos contra los buques enemigos». Así describe un aspecto de sus enseñanzas:

> En el campo de aviación se colocaba una gran cruz hecha con dos bandas de tela blanca que mis estudiantes usaban como blanco. Un estudiante volaba hacia la cruz en un ángulo muy pronunciado y arrojaba una bomba simulada que contenía cal viva. El piloto tenía que mantener las alas equilibradas para que el avión no escorara a derecha o izquierda, de lo contrario la bomba no caería en vertical. Le pedíamos que descendiera a una altitud de 300 metros pero, al remontar, el avión perdía unos 150 metros de altura antes de ganar de nuevo altitud. Si en una misión real se vislumbraba un buque, el aparato a veces podía pasar casi rozando los mástiles o la chimenea. En misiones normales [es decir, sin suicidio] los estudiantes sabían que, una vez lanzada la bomba, debían volar en línea recta a la vez que ascendían suavemente. Si subían demasiado rápido exponían las alas y la panza del avión al fuego antiaéreo enemigo.

En diciembre de 1944, cuando Naemura regresó a Japón, recuerda que, a pesar de las adversidades de la guerra, había días en Osaka en los que la vida parecía completamente normal, con independencia de los ocasionales ataques de los bombarderos enemigos precedidos del ulular de las sirenas que avisaban a la población del peligro inminente. Recuerda que llevó a su madre al teatro Kabuki de Osaka (todavía guarda el programa que lleva la fecha de 10 de diciembre de 1944) y que ella se puso para la ocasión su kimono de seda favorito. Tampoco olvida que aprovechando unos días de permiso, se divirtió mucho (esta vez sin su madre) asistiendo a un espectáculo de baile con chicas semidesnudas que actuaban en el Gran Teatro de Osaka.

El 15 de agosto, el día que acabó la guerra, Naemura se encontraba en la base aérea de Tachiarai en Kyushu; su unidad estaba alojada en varias

granjas cercanas. Todos se congregaron en el exterior de una de las granjas para oír cómo el Emperador proclamaba la capitulación de Japón. Habían instalado unos altavoces.

«Mi reacción fue: "¡Mierda! ¡No deberíamos rendirnos, sino seguir luchando!". Pensaba que todavía podíamos castigar duramente al enemigo en defensa de nuestra tierra, o incluso obligarle a negociar la paz. Realmente creía que podíamos causar un millón de bajas a los norteamericanos».

Naemura presenció por primera vez, en noviembre de 1944, la formación de una unidad suicida en la base aérea de Choshi, en la prefectura de Chiba, cerca de Tokio. Los pilotos partieron hacia Filipinas vía Taiwan. Pocos meses después, observó cómo una unidad kamikaze salía directamente hacia los mares de Okinawa desde la base aérea de Bansei, en Kyushu. Bansei era un pequeño campo de aviación junto a una playa, en la parte meridional de la isla, cerca de Chiran:

> El campo de aviación estaba oscuro como la boca del lobo, a excepción de las luces de aterrizaje rojas y azules que señalaban los flancos de una pista de 1000 metros. Había once aviones de Ataque Especial, todos bombarderos Tipo 99 y tres cazas escolta, pasando las últimas revisiones. Nos alineamos en la pista de aterrizaje mientras los pilotos avanzaban con determinación hacia los aviones. Cuando pasaban por delante de nosotros, saludando antes de subir a las cabinas, se escuchaban gritos de ánimo, como «¡Buena suerte!» y «¡Fuerza!». Parecían despreocupados, como si se fueran de excursión. Ya habían oído las instrucciones y la arenga del teniente coronel. No vi en su rostro reflejada la tristeza, aunque partían para no volver.

Naemura continúa:

> No había ninguna colegiala ni gente del pueblo para despedir a los pilotos, pues era más de medianoche, pero entre el público estaban el alcalde y el primer teniente de alcalde. Las estrellas brillaban intensamente, pero no había luna y se percibía levemente el contorno de algunas nubes que salpicaban el cielo. Una vez que los pilotos probaron los motores, los aviones comenzaron a rodar por la pista uno a uno y en seguida despegaron, agrupándose rápidamente en formaciones de cuatro y sobrevolando dos veces la base. Vimos las luces verde oscuro de las alas y las blancas de las panzas y esperamos inmóviles hasta que desaparecieron.

Naemura asegura que no experimentó una gran emoción, quizá por el ambiente festivo que había en el campo. Pero ese sentimiento no tardó en

llegar cuando se acercó al puesto de mando y escuchó las comunicaciones por radio de la unidad que acababa de partir:

> Conocía bastante a uno de los pilotos. Fuimos compañeros en la escuela de vuelo militar Sendai y también prestamos servicio juntos en Filipinas. Después estuvimos en la base aérea de Shimoshizu. De hecho, juntos nos ofrecimos como voluntarios para una unidad de Ataque Especial, el 2 de enero de 1945. Pasamos el día anterior, el día de Año Nuevo, visitando los templos sintoístas de Kashima y Katori en la prefectura de Chiba. Imada, ese era el nombre del piloto, solía bromear, diciendo que yo era su hermano mayor. La radio estaba transmitiendo un mensaje que decía que Imada iba a realizar su ataque final. Fue un momento profundamente conmovedor.

Caminando en silencio hacia su alojamiento, Naemura arrancó unas cuantas flores de un cerezo y gritó con todas sus fuerzas: «*Imada!, Imada!, Imada*!», mientras veía cómo el viento dispersaba los pétalos a su alrededor:

> Por la mañana [continúa Naemura], caminé hacia el puesto de mando por el mismo sendero. El silencio que me rodeaba me hacía oír el sonido de mis propios pasos. Allí estaba el teniente coronel Kenkichi Fujii, comandante del destacamento. Le dije lacónicamente que me ofrecía voluntario de nuevo para unirme a una unidad kamikaze. Tan sólo me respondió: «Teniente, le concedo su deseo».

Pero a Naemura nunca le destinaron a una unidad kamikaze, ni tampoco participó en misiones escolta. Voló en bombarderos Tipo 99, transportando cargas de finas láminas de estaño que lanzaba al aire con el fin de bloquear los radares enemigos. En el mes de junio se empezó a recibir en el destacamento nuevos cazas equipados con misiles aire-tierra, en sustitución de los bombarderos. Dado que se esperaba la llegada de las tropas norteamericanas, se modificó su misión principal. Ahora debían atacar con misiles las grandes lanchas de desembarco que no se consideraban dignos objetivos de los kamikazes. A Naemura le destinaron a pilotar uno de los nuevos cazas.

Naemura decía que no era «motivo de deshonra» para un kamikaze volver a la base porque el tiempo hubiera empeorado o no se hubiera localizado ninguno de los objetivos previstos. Por ello, los pilotos recibían instrucciones sobre cómo regresar a la base cuando se abortaba una misión. Aseguraba que se negaba a creer, excepto en casos muy aislados, que a los

aviones *tokko* se les proporcionara el carburante justo para realizar un vuelo sin retorno.

«No se pueden malgastar a la ligera pilotos y aviones», insistía.

No obstante, es fácil imaginar los momentos de desesperación cuando, al final de la guerra, las bases aéreas estaban siendo bombardeadas y el combustible era escaso. Naemura explicaba así el proceso para ingresar en una unidad suicida, o *tokko*:

> No te convertías en un piloto de Ataque Especial (*tokko*) voluntariamente. Primero tenían que destinarte a una de estas unidades y luego te seleccionaban entre los que se presentaban voluntarios. Yo me presenté dos veces para piloto kamikaze, pues eran las alas las que formaban estas unidades y cuando el piloto era trasladado a una unidad diferente tenía que presentarse voluntario de nuevo. Pero no había ningún sistema de registro de pilotos suicidas.

Naemura decía que los depósitos de combustible de los aviones *tokko* casi siempre estaban llenos, pues de no ser así, el efecto del choque contra el objetivo no era tan violento: «Todos los pilotos kamikaze querían causar el mayor daño posible a los buques enemigos. Ellos sabían que el combustible se propagaba ocasionando un gran incendio. No me puedo imaginar que hubiera un piloto que aceptara volar con los depósitos medio vacíos. Los miembros del personal de tierra también sabían que el combustible era tan importante como las bombas. Los propios pilotos se aseguraban casi siempre de que sus depósitos estuvieran llenos».

A través de su experiencia, Naemura llegó a la siguiente conclusión: «No todos los pilotos de las unidades de Ataque Especial morían». Hasta el 15 de agosto de 1945, el Ejército había formado 510 unidades suicidas, de las cuales solamente salieron 141. Había una media de diez pilotos por unidad suicida. Tampoco morían todos los que despegaban hacia las misiones sin retorno. Algunos sobrevivieron debido a problemas mecánicos, al mal tiempo o a otras razones:

> Únicamente morían los pilotos kamikaze que estaban empeñados en ello. Desde el momento que estabas al mando del avión, podías elegir tu destino. Los que cambiaban de opinión, regresaban a la base o abandonaban a medio camino del destino final. Pero no estoy diciendo que todos los que regresaban o abandonaban eran los que cambiaban de idea.

Como acción preparatoria para la invasión de Filipinas, la isla de Taiwan fue sometida del 10 al 16 de octubre a un intenso bombardeo aéreo que causó graves daños en objetivos militares, con el resultado de más de 900 aviones destruidos y gran cantidad de buques y pequeños barcos hundidos o averiados. Cuando los ataques estaban en su punto culminante, la flota japonesa salió a contraatacar, pero se retiró al ver que la fuerza de la flota enemiga seguía intacta. Los campos de aviación japoneses en Luzón también fueron bombardeados al mismo tiempo. El fracaso de la flota japonesa en el Pacífico era equiparable al que tuvo el ejército japonés en Borneo, donde la asociación de chinos y británicos arrasó la zona septentrional del país. Es cierto que Japón logró algunos objetivos en territorio chino —por ejemplo, la recuperación de ciertas bases aéreas desde las cuales los aviones norteamericanos habían empezado a bombardear Japón en junio de 1944—, pero esto no le proporcionó inmunidad, pues las fuerzas aéreas norteamericanas encontraron otras bases desde donde atacar.

En ese momento, el experto piloto Hichiro Naemura se estaba trasladando desde Filipinas a Japón y se perdió las noticias del teniente Yukio Seki, que dirigía una misión kamikaze en una base filipina. Naemura recuerda: «Estábamos retirándonos y había confusión por todos lados. Pero conocíamos perfectamente el ambiente que reinaba en el Ejército muchos meses antes de haberse iniciado los ataques suicidas; sabíamos que la única posibilidad de invertir la marcha de la guerra era la utilización de las tácticas suicidas».

Cuando llegó a Japón se enteró por la prensa de la hazaña que el teniente Seki y sus hombres habían realizado:

> Cuando nos enteramos del primer «Ataque Especial» del ejército contra la flota de Estados Unidos en Filipinas, nos subió la moral. Es más, fue un tremendo estímulo. Para nosotros ese acto era la más sublime expresión de amor hacia los seres queridos y la nación. Por eso, me ofrecí voluntario para una misión kamikaze inmediatamente después de que el primer vuelo de Ataque Especial despegara.

Naemura estaba en ese momento dirigiendo una nueva técnica de bombardeo contra buques, concebida especialmente para enfrentarse al intenso y concentrado fuego antiaéreo del enemigo. Las pruebas se

iniciaron en marzo de 1943 en el Instituto Tecnológico de la Aviación del Ejército y terminaron en mayo de 1944.

Naemura explicaba así por qué los pilotos, incluido él mismo, consideraban los ataques kamikaze más ventajosos que los convencionales:

> Estábamos convencidos de lo difícil que era regresar vivo tras lanzar una bomba contra un objetivo. Al mismo tiempo, nos dábamos cuenta de que, a menos que se estuviera realmente cerca, era muy difícil asestar un golpe mortal al enemigo. La oportunidad de escapar era escasa. En cualquier caso, uno estaba prácticamente seguro de que iba a morir. Así que, si se chocaba contra un buque enemigo, el éxito estaba asegurado, la muerte traía «recompensas» y no se malgastaba una vida preciosa.

Y añadía:

> Mis amigos occidentales me han preguntado si yo creía que eso formaba parte de la «manera de ser japonesa». ¿Se trataba de revivir la imagen del histórico samurái? Mi respuesta es que, para nosotros, la manera de ser japonesa consistía en estar preparado para morir por amor hacia los seres queridos y la nación. Era algo espontáneo. Según pasaban los meses, no creía que pudiéramos ganar la guerra contra la apabullante potencia enemiga; no se trataba de que lucháramos bien o mal, sino que, desde los inicios de la guerra contra Estados Unidos creíamos también que estábamos en medio de una lucha desesperada por la supervivencia de nuestra nación. Nuestras tácticas especiales kamikaze podrían retrasar el avance enemigo en nuestro territorio e infligirle severos daños. Esperábamos que, retrasando la invasión, el enemigo aceptara negociar una tregua.

En cuanto a la invocación de la imagen del legendario samurái, Naemura se preguntaba irónicamente si los combatientes norteamericanos de la Segunda Guerra Mundial pensaban que su actuación era un reflejo de la lucha colonial en la América prerrevolucionaria.

«Por supuesto que todos llevábamos algo del histórico samurái en las venas. Supongo que es algo parecido al acto reflejo del perro de Pavlov». Pero Naemura trataba de enviar un mensaje aleccionador a Occidente: no debería ver el legado samurái como algo meramente exótico. Y se preguntaba cuántos norteamericanos se tomaban en serio la película hollywoodiense, *La casa de té de la luna de agosto*. (Un melodrama de 1956, basado en una obra teatral de Broadway, en que las tropas norteamericanas en Okinawa, en 1944, sucumben al estilo de vida oriental). La película, decía, era demasiado exótica.

Naemura vuelve al tema de la victoria en la guerra:

> La guerra fue desde el principio como la lucha de David contra Goliat. Esperábamos que, tras haber desangrado suficientemente al enemigo, podríamos conseguir una paz honrosa. Nadie que fuera realista creía que Japón iba a ganar la guerra, hiciésemos lo que hiciésemos. Aunque sabíamos, objetivamente, que los ataques kamikaze eran mucho más efectivos que los convencionales.

Pero el problema principal era que para que las salidas kamikaze fueran realmente efectivas necesitaban pilotos expertos que las dirigieran y guiaran a los novatos hacia la zona del objetivo. Las fuerzas de Ataque Especial estaban compuestas, casi en su totalidad, por pilotos con escasa experiencia y, según Naemura, «Eso seguramente tuvo una influencia negativa en la moral de los hombres».

Naemura decía que tras ofrecerse como voluntario para las Fuerzas de Ataque Especial, nunca tuvo ninguna duda. Todos los pilotos kamikaze creían que estaban luchando en una «guerra defensiva por la supervivencia de la nación». «La cuestión estaba clara», asegura, «los norteamericanos ametrallaban y bombardeaban las ciudades de Japón, causando muchas bajas». (No sorprende que, a medida que la guerra aumentaba en crueldad, las razones esenciales del conflicto fueran quedando desdibujadas). Los japoneses veían los ataques aéreos norteamericanos como un puro acto de barbarie. «Por consiguiente —dice Naemura—, las tácticas suicidas se convirtieron en una de las respuestas de Japón». Y estas tácticas no se imponían desde arriba, sino que brotaban de un anhelo compartido por todos los aviadores.

El veterano aviador relaciona esto con la guerra de Vietnam y la razón por la que las tropas norteamericanas estuvieron tan dispuestas a luchar y morir lejos de casa. Naemura se hacía la siguiente preguntaba retórica: «¿Les lavaban el cerebro a los soldados que luchaban en Vietnam?». Su respuesta: «Posiblemente, a excepción de los muchachos que huyeron a Inglaterra, Canadá o Suecia».

Cuando la guerra terminó, Naemura regresó a casa y montó su propio negocio, pero nunca olvidó su gran pasión. Todavía en 1995, viajó a Long

Beach, California, donde a la edad de 75 años ejecutó vuelos acrobáticos ante un público agradecido. Al comienzo del nuevo milenio era el orgulloso propietario de una próspera cadena de restaurantes en Osaka regentada por su hijo.

# Capítulo 9

# CRISTO, ALÁ Y LOS KAMIKAZES

En sus tiempos de instructor de vuelo, Takeo Tagata descubrió que un reducido número de sus estudiantes kamikaze eran cristianos practicantes. Los cristianos constituían menos del 2 por ciento de la población japonesa y, en más de una ocasión, como a menudo sucede en tiempos de guerra, la lealtad de los que practicaban una religión diferente a la de la inmensa mayoría se ponía en tela de juicio. Sin embargo, esto no sucedía en el caso de los pilotos kamikaze; daba igual que fueran protestantes o católicos romanos, estaban por encima de toda sospecha. (En la obra *Hiroshima*, de John Hersey, el pastor de la Iglesia metodista de Hiroshima, el reverendo Tanimoto, fue interrogado varias veces por la policía, porque alguien destacado de la comunidad hablaba mal de él, diciendo que era una persona en la que no se podía confiar. Además, el reverendo Tanimoto, había estudiado de joven teología en la Universidad Emery, en Atlanta, Georgia, y hablaba un inglés excelente, dos hechos definitivos para interesar a la policía en tiempos de guerra). Tagata afirma categórico:

> En el Ejército no había discriminación contra ninguna creencia. Los japoneses somos politeístas y, por tanto, tolerantes con las diferentes creencias religiosas. Mis estudiantes cristianos asistían a una iglesia cercana a la base. A veces, por la noche, les veía arrodillados haciendo el signo de la cruz. En su mayoría eran graduados universitarios[27].

Por las noches, a menudo conversaba en la cantina de la base con los jóvenes pilotos mientras tomábamos alguna taza de café o mordisqueábamos unas galletas. Evitábamos los asuntos serios. Todos intentábamos mantener un buen estado de ánimo. Así que los temas eran poco profundos: la infancia, la ciudad natal, las comidas, los amigos. Algunas veces hacían preguntas sobre técnicas de vuelo, pero nunca sobre cuestiones personales, filosóficas o religiosas. Estoy seguro de que entre ellos sí trataban tales asuntos, pero nunca escuché ninguna queja por su parte.

Más tarde, me encontré con uno de esos pilotos cristianos y universitarios, que había hecho las prácticas conmigo en Taiwan y se había incorporado a las filas kamikaze después de mi traslado a Japón. Se reía cuando hablábamos de la creencia en que todos los aviadores kamikaze muertos se convertían en *kami* [dioses sintoístas]. Como católico, decía que Cristo había sufrido para salvar a los hombres. Respetaba el hecho de que la gente nos considerara *ikigamis* [dioses vivientes] cuando nos unimos al escuadrón de Ataque Especial, pero él creía que Jesucristo, siendo un *kami*, había sufrido por los hombres. «Ése es el papel del *kami*». [En realidad, un *kami*, o dios sintoísta, no se asimila a la concepción judeocristiana de Cristo. Quizás, sería más apropiado compararlo con el «Espíritu Santo» o la «Divinidad»].

Igual que los pilotos kamikaze creían que sus almas se reunirían en el gran templo militar de Tokio, el Yasukuni, los secuestradores suicidas del 11 de septiembre, tenían una fe absoluta en que después de muertos irían al paraíso. (Todos los pilotos kamikaze —bien tuvieran fe o carecieran de ella — eran divinizados después de muertos en Yasukuni, incluidos los cristianos).

Para los pilotos de Al-Qaeda, el paraíso significaba la ascensión a una vida feliz y eterna (de forma similar al entusiasmo de los pilotos kamikaze por la autodestrucción, surgió a partir de 2002 lo que se dio en llamar «la gran aspiración» de miles de jóvenes palestinos por convertirse en bombas suicidas contra su proverbial enemigo: los judíos de Israel). Estaban convencidos de que se reunirían en el paraíso con los miembros de su familia y gozarían ampliamente de todos los placeres celestiales. Según decía uno de los líderes de los secuestradores: «Tienes que estar convencido de que esas pocas horas que dejas de vivir no son nada. De ahora en adelante comenzarás otra vida inmensamente feliz, el paraíso infinito. Sé optimista. El profeta fue siempre optimista». Y añadía: «Has de tener amplitud de miras y ser generoso y consciente de lo que vas a hacer. Vas a ir al paraíso. Vas a ir a una vida mejor, a la vida eterna. Cuando llegue la hora de la verdad y sea la hora cero, arréglate la ropa, saca pecho y da la bienvenida a la muerte en nombre de Alá[28]».

Durante la guerra, una serie de analistas norteamericanos dijeron que el rechazo que los occidentales sentían por el suicidio (lo que implica que el suicidio no se considera el acto de una persona en su sano juicio) no se daba entre los japoneses. Y añadieron también que en Japón el autosacrificio se consideraba un acto patriótico, lleno de valor, no de cobardía. Los kamikazes cristianos compartían esta visión, no creían que el suicidio fuera algo pecaminoso. Por tanto, no tenían problemas a la hora de quitarse la vida.

Esto demuestra que al menos algunos kamikazes cristianos, si no todos, contemplaban el hecho de caer en picado sobre su objetivo sólo como una manera de morir, no como algo prohibido por su fe.

El alférez Tsukuru Hayashiichi había sido bautizado en una iglesia protestante de Japón y su madre, Matsue, le educó para que fuera un cristiano devoto. Se graduó en la Universidad Imperial de Kyoto y se inmoló como piloto kamikaze en la batalla de Okinawa, el 12 de abril de 1945.Tsukuru había despegado de la base de Kanoya, en Kyushu, en un caza Zero, con una bomba de 250 kilogramos. En la primera carta a su madre le escribió:

> Todo está en manos de nuestro Señor. La vida y la muerte están determinadas por Él. Voy a chocar contra un buque enemigo cantando un himno. […] Te estaré esperando a las puertas del cielo. Pero ¿me dejarán entrar? Mamá, reza por mí. No seré capaz de hacerlo bien si no puedo estar contigo. ¡Adiós, mamá!

Tras la muerte de su hijo, Matsue compuso un poema:

> *Falleciste en el frente de combate*
> *para salvar a tus 100 millones de compatriotas,*
> *sufriendo la separación de tu amada madre.*

El padre de otro piloto kamikaze, Takamasa Suzuki, era católico practicante, y él mismo había asistido a una escuela dominical en la iglesia de su barrio desde los dos años. Sobrevivió a la guerra y trabajó muchos años para el *Yomiuri Shimbun*, uno de los periódicos más importantes de Japón. Suzuki dijo:

> Cuando empezó la Segunda Guerra Mundial, estaba estudiando en la Universidad de San Pablo de Tokio e ingresé como cadete en las fuerzas aéreas. Me enviaron a una escuela de vuelo para oficiales en Maebashi, en la prefectura de Gumma. El 3 de mayo de 1945, el comandante de nuestra compañía nos preguntó si queríamos ser voluntarios para las misiones suicidas o de Ataque Especial. Me pasé noches enteras preguntándome si me ofrecía voluntario o no. Cuando piensas que te vas a encontrar con una muerte segura, apenas puedes dormir. Por mi mente se cruzaban cosas triviales, como cuando era pequeño y jugaba a los soldaditos entre las cañas de bambú. Apenas tenía pensamientos racionales. Sabía que Japón estaba condenado a perder la guerra, pero creía que tenía que sacrificarme por el bien de la nación. Por fin, decidí ofrecerme voluntario y me uní al *tokko-tai* (Fuerza de Ataque Especial). Tres días después, el 6 de mayo, nos reunieron de nuevo a toda la compañía. El comandante estaba furioso y, perdiendo los estribos, nos llamó escoria de la sociedad: de los 210 hombres que componían la compañía, sólo cinco o seis se ofrecieron voluntarios. Cuando el 5 de junio nos graduamos en la escuela, nos destinaron a todos a unidades de campaña.

Suzuki había elegido la Universidad de San Pablo en Tokio, dirigida por misioneros norteamericanos, por su amor a la lengua inglesa. Su sueño era promover su conocimiento en Japón para fomentar la comprensión internacional. Tras la guerra, en 1946, regresó a San Pablo y propuso la idea de un certamen de lengua inglesa a escala nacional para jóvenes estudiantes. Por fin, cuando entró a formar parte del *Yomiuri Shimbun*, fundó el Certamen Nacional de Habla Inglesa para universitarios. Suzuki tenía 22 años en 1946. (El concurso todavía se sigue celebrando hoy día).

Después de la guerra, durante una entrevista en un programa de radio que abordaba el «fenómeno kamikaze», Suzuki dijo:

> Algunas personas piensan que aquellos hombres que mostraban un gran patriotismo, se presentaban siempre voluntarios a las misiones suicidas. Al contrario, no siempre era así, como pude comprobar con los hombres de mi compañía. Por mi parte, cuando me ofrecí voluntario, recé al Señor. Me juré a mí mismo que si llegaba a sobrevivir, continuaría con mi trabajo para ayudar a difundir la lengua inglesa.

La familia del piloto kamikaze Kyoji Fukuya había sido *Kakure Krishitan* (cristianos clandestinos) durante más de trescientos años. En las prefecturas de Kumamoto y Nagasaki había miles de ellos, personas que practicaron su religión secretamente durante generaciones. Después de que en la segunda mitad del siglo XIX el gobierno Meiji levantara la prohibición Shogunate respecto a la religión cristiana, el abuelo de Fukuya se convirtió al catolicismo. El cristianismo había sido proscrito en Japón por Hideyoshi

(1536-1598), quien creía que los misioneros cristianos eran agentes de los invasores europeos. En 1597, un año antes de su muerte, fueron ejecutados en Nagasaki 26 cristianos japoneses. El papa Pío IX los canonizaría en 1862.

Los «cristianos clandestinos», al practicar durante mucho tiempo su religión en secreto, sin sacerdotes, se apartaron un tanto de la fe romana pero respetaban muchas de sus tradiciones. El día que Japón atacó Pearl Harbour en diciembre de 1941, era la fiesta de la «Inmaculada Concepción de la Virgen María». En el siglo XVII, el papado había elegido a la Virgen María como patrona de Japón. Fukuya interpretó ese hecho como un mensaje de la Virgen dando a conocer «su intención de hacer de Japón una herramienta divina para liberar a las gentes esclavizadas». La guerra sirvió para liberar muchas colonias de Asia. El 15 de agosto, el día en que terminó, Fukuya se dirigía a la base aérea de Tachiarai; acababa de salir del hospital donde se recuperaba de las heridas recibidas en un vuelo de entrenamiento. En la cama del hospital, Fukuya se había enterado de que los americanos habían destruido totalmente la ciudad de Nagasaki con una «bomba especial». Anteriormente, otra bomba había arrasado Hiroshima. Para Fukuya tales actos eran «el trabajo de un Anticristo».

Irónicamente, Nagasaki era el baluarte del cristianismo en Japón; su majestuosa catedral era famosa entre los católicos por ser la iglesia más antigua del país. Fue construida en 1863, cuando la prohibición Shogunate todavía estaba vigente. Y fue allí, en el siglo XVII, donde los cristianos se hicieron clandestinos en Japón. Una gran comunidad de católicos permaneció oculta durante dos siglos y salió de sus catacumbas tras la restauración Meiji en 1868. El jurista holandés B. VA. Rolling, miembro del Tribunal Internacional de Tokio para el Lejano Oriente, ha dicho, refiriéndose a la bomba atómica, que más de uno tenía la sensación de que los budas habían protegido mejor a la ciudad de Kyoto que el Dios de los cristianos lo había hecho con Nagasaki. Kyoto, cuyos templos antiguos atraen a incontables turistas (nacionales y extranjeros), fue una de las ciudades en las que se pensó arrojar una bomba atómica en el verano de 1945 pero se libró de la «lista negra» gracias a que en Washington

prevaleció la opinión de unos cuantos intelectuales que conocían los antiguos tesoros que encerraba la ciudad.

Cuando, el 15 de agosto, el gobierno japonés decidió claudicar y poner fin a la guerra, Fukuya recordó que ese día era el de la Asunción de la Virgen María. Él creyó que era una «revelación», una señal de que la Virgen quería «salvar a Japón» tras haber realizado su misión de liberar a las colonias de Asia. No obstante, la catedral de Nagasaki quedó completamente destruida por la segunda bomba atómica. Lo mismo le ocurrió a la imagen de la Virgen María, situada frente a la catedral desde 1867.

El alférez de la marina Ichizo Hayashi, nacido en 1922 y licenciado por la Universidad Imperial de Kyoto, fue otro cristiano que se unió al cuerpo de Ataque Especial. En su última carta a su madre le relataba las horas anteriores a lo que él llamaba «el paso definitivo». Decía que en su última partida le darían un paquete con habichuelas y arroz. Sería, comentó, un almuerzo muy bien pagado. También llevaría consigo un talismán de buena suerte: un bonito disecado que le había dado un amigo. El bonito, le decía a su madre, le permitiría subir desde el fondo del océano y volver nadando hasta ella.

Ahondando en su fe cristiana, el piloto recordó un pasaje de la Biblia en el que se habla de «un tiempo para vivir y un tiempo para morir». Escribió: «Nosotros vivimos en el espíritu de Jesucristo, y morimos en ese espíritu. Ese pensamiento permanece conmigo. Es gratificante vivir en este mundo, pero en este momento la vida es algo inútil. Es hora de morir».

Aunque aseguraba que no buscaba razones para morir, su único deseo era buscar un «objetivo enemigo y lanzarse en picado contra él». En la última frase, le pedía a su madre que rezara para que le acogieran en el cielo.

Pero la salida de Hayashi se retrasó un día más, así que añadió una posdata. En ella decía que el cámara de un noticiario había ido a la base y le había escogido para hacerle unas fotografías. Esperaba, comentó, ser fotogénico. Y añadió que el comandante en jefe de la flota mixta había visitado su base y le había dicho: «El destino de Japón está en tus manos».

También escribió que el aniversario de su muerte sería el 10 de abril, cuando se estrellara contra el enemigo. Y así fue.

Aunque el capitán Ryoji Uehara no era cristiano, este comandante de escuadrón kamikaze compuesto por cazas Hayabusa escribió una carta a sus padres en la que les hablaba del cielo. Uehara escribió: «Mi creencia es que la muerte es la entrada principal para reunirme con mis seres queridos en el cielo».

Aseguraba no tener miedo a la muerte: «No hay que temer a la muerte si la ves sólo como una etapa más para llegar al cielo».

Sin embargo, terminó su carta con las palabras «Adiós para siempre».

La madre del segundo piloto, el teniente Koshiro Ishizuka era cristiana practicante. Koshiro había sido bautizado en su juventud y se había licenciado en el Colegio Mayor Aoyama Gakuin, fundado y dirigido por misioneros protestantes. Su padre, Sagen Ishizuka, era un famoso médico en Japón. El 11 de mayo de 1945, Koshiro despegó en su último vuelo, una misión suicida desde Chiran. Antes de partir, escribió a instancias del editor de un periódico lo siguiente:

> Llevaremos a Japón a la victoria con nuestro sacrificio. Estoy lleno de felicidad y creo firmemente que estamos dedicando nuestras vidas a glorificar a la nación. Los días que he compartido con mis compañeros de armas desde que se formara nuestro escuadrón de Ataque Especial han sido la experiencia más satisfactoria de mi vida. Allí me di cuenta de su significado. Dudo que pudiera experimentar momentos tan maravillosos si hubiera llevado una vida normal durante 50 años o más. Voy a acabar mi vida con 25 años. Sin embargo, a mi entender, ha sido mucho más valiosa que 75 años de vida normal.

El 21 de marzo de cada año, los miembros supervivientes de los «Cuerpos de los Dioses del Trueno» se reúnen en el templo Yasukuni de Tokio. Ese día de 1945 fue cuando se realizó el primer ataque *Ohka* o «bomba humana» (que acabó en fracaso). No todos los supervivientes son sintoístas. Algunos son budistas, otros son cristianos, e incluso los hay ateos. Pero, como dice uno de ellos: «La última cosa que nuestros compañeros muertos nos dijeron fue, “Os estaremos esperando a todos en Yasukuni”».

# Capítulo 10

# «YA SOIS DIOSES»

El vicealmirante Takijiro Onishi, máximo responsable de la estrategia kamikaze, no fue partidario, en principio, de una táctica que costaría tantos miles de vidas. Cuando se puso en marcha el proyecto para formar las primeras unidades kamikaze, Onishi lo rechazó ya que la idea de desperdiciar vidas jóvenes le atormentaba sobremanera. Pero, tras ser informado de la marcha de la guerra (y de la presencia de una poderosa flota norteamericana en el Pacífico occidental), se unió a las filas de los que apoyaban la creación de las Fuerzas de Ataque Especial.

Takijiro Onishi era un hombre corpulento, por encima de la media de Japón, con unas facciones rechonchas e hinchadas. Su aspecto externo era suave y blando, pero era un infatigable hombre de acción, sumamente disciplinado y, a veces, muy crítico debido a su carácter brusco y extrovertido. No entraremos a juzgar su afición a la bebida, sus visitas a las casas de geishas ni su entusiasmo por el juego (conseguía frecuentes triunfos en el *bridge*, póquer y mah jong; incluso se decía que una vez ganó un torneo nacional de mah jong bajo seudónimo). Como experto en el campo de la aviación había pocos que le igualaran. Había pilotado todo tipo de aviones y globos aerostáticos, y fue uno de los primeros en practicar el paracaidismo en Japón. Creía en la innovación, y consideraba que las tecnologías en constante cambio exigían a su vez un cambio de táctica.

Antes de la guerra junto al piloto Minoru Genda formó un grupo llamado Sociedad para el Estudio de Técnicas Aéreas. Posteriormente, se supo que en ese contexto había llevado a cabo la complicada preparación en la que se basó el ataque a Pearl Harbour. (Genda fue oficial de Estado Mayor del almirante Nagumo cuando la fuerza operativa bajo su mando atacó Hawai en diciembre de 1941. Luego, en 1959, sería nombrado jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Autodefensa Aérea. En una ocasión, ya con este cargo, fue a Washington en visita oficial y un periodista americano le preguntó si atacaría Pearl Harbour de nuevo. El general respondió: «Soy un soldado. Lo haría otra vez gustosamente si me lo ordenara mi gobierno»).

Rikihei Inoguchi, uno de los principales ayudantes del almirante, que consideraba las tácticas del suicidio como «una medida en última instancia», le preguntó a su jefe en una ocasión en que se encontraban en el frente de Filipinas, en Mabalacat, si aprobaría un ataque kamikaze contra un destacamento de fuerzas aliadas que estuviera alejándose del campo de acción. Tras una larga pausa, Onishi contestó: «Las tácticas del suicidio son lo último a lo que hay que recurrir. Aconsejaría usarlas sólo si existiera la certeza de alcanzar el objetivo».

Pero el almirante dejó bien clara su opinión poco después de que las tácticas suicidas se aceptaran de manera oficial. Una vez más, el capitán Inoguchi estaba junto a él y tomó buena nota de su comentario: «El hecho de que tengamos que recurrir a ellas nos demuestra lo pobre que ha sido siempre nuestra estrategia».

En su biografía, escrita por Taizo Kusayanagi, se dice que a principios de octubre de 1944, Onishi no parecía demasiado entusiasmado cuando, tras su nombramiento como jefe de la Primera Flota Aérea de Filipinas, recibió órdenes específicas de comenzar inmediatamente las operaciones suicidas. Antes de salir de Tokio para ocupar su nuevo cargo, le comentó a su esposa, Toshie, su reticencia «a matar hombres jóvenes como éstos».

Ella no compartía su punto de vista: «Eso es lo que tú dices, pero la guerra es así. Y los jóvenes ofrecen sus vidas», le comentó.

«No, no deben morir de esta manera», protestó Onishi.

Pero él ya sabía que se había creado una División Naval de Ataque Especial y que se estaban pidiendo voluntarios en todos los destacamentos.

Además, se había dado la orden de iniciar los entrenamientos de los pilotos *Ohka* (Flor de cerezo) que llevarían a cabo las operaciones suicidas con bombas pilotadas.

El 9 de octubre de 1944 se celebró un pequeño acto de despedida en honor de Onishi en el Ministerio de Armamento, en Tokio. Cuando llegó la hora de despedirse, estrechó la mano del teniente general Saburo Endo, director de la Administración de Armas Aéreas del ministerio; Onishi era su segundo de a bordo.

—He dedicado a esto muchísimo trabajo. Pero no puedo seguir fabricando aviones. Me voy al frente —dijo Onishi.

—Ya veo que te vas, pero desearía que te quedaras aquí —contestó Endo.

Poco después cruzó otras palabras de despedida con un capitán de la marina que estaba a cargo del departamento de tecnología y desarrollo: «Desde ahora no necesitamos aviones sofisticados. Construid unos sencillos», le dijo.

Esa noche, cuando volvió a casa le dijo a la madre de Toshie: «Puede que sea esto lo último que te pida, ¿querrías cantarme una canción de cuna?». La suegra comenzó a cantar pero se emocionó y rompió a llorar. «Deja que yo te cante, cariño», se ofreció Toshie. Onishi se burló y le dijo: «¿Cómo puede cantar a un niño una canción de cuna alguien más pequeño que él? Me la cantaré yo mismo». Se dejó caer pesadamente en la cama que había sobre el tatami y empezó a cantar: *¿Dónde se fue la niñera?* Era una canción muy antigua y la repitió dos o tres veces desafinando. No tenía buen oído.

Cuando acabó, siguió con una canción popular, *Bara no uta (Canción de las rosas)*:

*Una rosa en una pequeña maceta*
*recibió el rocío de tu afecto*
*sobre sus delicados pétalos*
*y sonrió por primera vez.*

Finalmente dijo para sí, como si le hablara a un niño: «Es hora de dormir. No deberías quedarte levantado hasta tan tarde». Se puso el pijama

y se tendió en la cama. A los pocos segundos estaba roncando ruidosamente[29].

A lo largo de las semanas siguientes Onishi se convenció de lo importante que era organizar las Fuerzas de Ataque Especial. Según parece, quien más impresionó a Onishi con sus argumentos a favor de la «caída en picado» sobre buques enemigos fue el capitán Eiichiro Jo, quien en un documento presentado a sus superiores aseguraba: «Ya no podemos esperar hundir a los portaaviones enemigos, numéricamente superiores, con los métodos tradicionales». De camino a Manila, Onishi voló a Taiwan donde mantuvo conversaciones con el almirante Soemu Toyoda, comandante en jefe de la Flota Mixta de la Marina Imperial, que se había convertido en un firme defensor de las unidades de Ataque Especial. En Taiwan, Onishi vio con sus propios ojos el peligro que representaban las poderosas fuerzas norteamericanas, en especial los portaaviones. En Filipinas, país designado por el Alto Mando Imperial como «principal escenario de la batalla», le dijo al oficial de su Estado Mayor, Inoguchi: «Estuve con el capitán Jo en Japón y oí su propuesta de iniciar los métodos de Ataque Especial, me parecieron unas tácticas demasiado crueles para los hombres. Todavía estaba indeciso. Pero al llegar aquí, no he tenido más remedio que aceptarlas. Hemos sido literalmente machacados por nuestros enemigos».

Sin duda, lo que acabó de convencer a Onishi fue la explicación que le dieron sus subordinados del daño que podría causar un avión suicida con una bomba. Tirar una bomba de 250 kilogramos directamente sobre un portaaviones con el método convencional causaría, naturalmente, un gran daño; pero un avión con la misma bomba lanzado en picado contra un portaaviones destruiría la cubierta del portaaviones y dejaría el barco inoperante durante varios días Y lo que es más importante: un avión dirigido hacia un objetivo tendría mucha más precisión y capacidad destructora.

Tras el primer ataque kamikaze, Yukio Togawa, corresponsal del *Mainichi Shimbun*, preguntó a Onishi si pensaba que Japón ganaría la guerra con tácticas suicidas. Onishi contestó: «La cuestión no está en que ganemos, está en que no seamos derrotados. No ganaremos pero tampoco perderemos esta guerra. Ése es el único camino para salvar a Japón de una

capitulación total. Para conseguirlo, las tácticas kamikaze son indispensables».

Algunos observadores creen que Onishi intentó restringir el uso de tácticas kamikaze a un número limitado de salidas, quizás únicamente a la batalla de Filipinas. Pero el almirante no sólo dijo que las tácticas suicidas eran el mejor camino para inutilizar a los portaaviones de Estados Unidos, sino que en los críticos días anteriores de la rendición de Japón, a pesar de lo irremediable de la situación, exhortó a la continuación de la lucha. En el fondo, creía que las masas de pilotos suicidas despegando de las bases japonesas podrían cambiar las cosas o, en última instancia, servirían para poner de manifiesto el heroico espíritu japonés. Refiriéndose a la entrega de los jóvenes, Onishi fue muy franco:

> Estos hombres jóvenes con un entrenamiento limitado, equipos anticuados y en inferioridad numérica, están condenados a muerte incluso con métodos de combate convencionales. Para un comandante es importante, como lo es para sus hombres, que la muerte no sea en vano. Por ello, creo que visto con amplitud de miras se comprende el sentido de las tácticas suicidas.

Onishi estaba siendo absolutamente sincero acerca de la mortalidad de los pilotos suicidas. Muchos de ellos habían recibido un entrenamiento muy pobre el último año de guerra, y un elevado número de aviones estaban deteriorados y anticuados. (Por otra parte, dada la superioridad numérica de los norteamericanos, incluso los pilotos convencionales que sobrevivieron a la guerra dijeron que no habían esperado conseguirlo). En 1941, en la época de Pearl Harbour, un piloto de la Marina japonesa tenía una experiencia media de vuelo de 700 horas, mientras que en Infantería el promedio era de 500 horas. Cuando empezaron los ataques kamikaze en 1944, la media para la Marina había bajado a 300 horas y para la Infantería, a 200. El capitán de corbeta Tom Blackburn, piloto experimentado de la Marina norteamericana, era categórico en el número de horas que consideraba el mínimo requerido para un piloto de combate: 500. Desde su punto de vista, exponer a alguien con menos horas era criminal. Sin embargo, parece que en los últimos meses de guerra muchos de los pilotos kamikaze tenían en su haber sólo 40 o 50 horas cuando llegaban al avión asignado y recibían órdenes para

efectuar una misión final. En esos últimos meses, muchos de ellos escasamente habían recibido el entrenamiento más básico y contaban con las horas de vuelo justas para alcanzar un objetivo y estrellarse contra él. Finalmente, el conocimiento de las técnicas de aterrizaje brillaba por su ausencia, era un auténtico lujo.

Al mismo tiempo, era necesario para mantener la moral de las tropas proporcionar a los hombres aviones que pudieran competir con los cazas de los aliados, o incluso ser superiores a ellos en funcionamiento. Cuando llegó a Filipinas, Onishi se encontró con que la Primera Flota Aérea disponía de menos de 100 aviones, entre ellos unos 35 Zeros y una docena de torpederos Tenzan y bombarderos Gingas de tipo medio. (Los aliados llamaban en clave respectivamente a estos aviones: Zeke, Jill, y Francés). Pero el número de aparatos aumentó considerablemente cuando llegaron los de los escuadrones del almirante Shigeru Fukudome, de Taiwan. Le prometieron que pronto dispondría de 100 bombarderos Suisei (nombre en clave, Judy) que podrían ser utilizados para vuelos de reconocimiento, pero sobre todo para realizar ataques suicidas.

La decisión de Onishi de quitarse la vida le evitó tener que afrontar el cúmulo de protestas que iban cada vez a más, pues muchos civiles, padres y familiares de pilotos kamikaze caídos, empezaban a poner en tela de juicio la utilización del suicidio como arma clave de la guerra. Se produjo un acalorado debate a nivel nacional sobre el uso prolongado de tales tácticas (desde octubre de 1944 hasta agosto de 1945) que supuso la pérdida de miles de vidas.

Onishi, que amaba y respetaba mucho a su patria, tenía un profundo sentido de la tradición. En una ocasión, durante los últimos meses de la guerra, cuando un corresponsal del *Mainichi* le preguntó cuál era la razón para continuar con las operaciones suicidas si existían tantas dudas acerca de la victoria de Japón, Onishi mencionó el conflicto que acompañó a la Restauración Meiji iniciada en 1867, época en la que Japón pasó de ser un estado feudal a una nación moderna. Él admiraba al grupo de jóvenes guerreros que siguió luchando hasta el final. Uno de los argumentos que esgrimía en su defensa era su consideración de que «Mientras la historia

recuerde cómo luchó la juventud japonesa, sacrificándose en la etapa más negra del país, Japón y los japoneses sobrevivirán».

No obstante, parece que Onishi subestimaba las fuerzas norteamericanas. En marzo de 1945, en Taiwan, refiriéndose a la posibilidad de llevar a cabo una guerra de agotamiento interminable y a que Japón en ese empeño perdiera millones de vidas, le dijo a un grupo de kamikazes: «América es un país que anímicamente no soportaría la pérdida de vidas a la que se vería expuesta si todos los japoneses continuaran luchando hasta la muerte».

Sus últimas reflexiones antes del suicidio iban dirigidas a los kamikazes caídos. El almirante escribió:

> Invoco a los espíritus de los miembros de los escuadrones de Ataque Especial que ya se fueron. Luchasteis con gran excelencia, por lo que os estoy profundamente agradecido. Perecisteis, transformando vuestra carne en balas de cañón, con la confianza en una victoria final. Sin embargo, vuestras aspiraciones no se materializaron. Expreso mi agradecimiento a los hombres muertos y a sus angustiadas familias quitándome la vida.

Recordando a la multitud de jóvenes fanáticos que se ofrecieron voluntarios, Onishi reiteró lo que les había dicho muchas veces a los pilotos kamikaze: «Ya sois dioses sin deseos terrenales». Después, hábilmente, con un pincel, Onishi compuso un delicado poema, un haiku:

*El aire es transparente*
*tras la tormenta*
*y la luna parece muy serena.*

El hombre que dirigió las operaciones kamikaze, que había sido un pionero de la aviación naval y que deseaba —si hubiera podido— convertir la Marina Imperial japonesa en una auténtica fuerza aérea, tenía nervios de acero. Cuando formó los primeros escuadrones suicidas durante la batalla de Filipinas, a finales de 1944, se sintió muy satisfecho al enterarse de que el teniente Yukio Seki había aprovechado la ocasión que se le brindó para ponerse al frente del primer vuelo suicida de la historia oficialmente aprobado. El almirante, al parecer, no se enteró o no quiso enterarse de que Seki no había tenido otra elección; que de hecho había ido hacia una muerte

segura con la sensación de que el Ejército había cometido un error al tirar por la borda unas habilidades que se habrían podido utilizar repetidas veces.

Ingenioso, imaginativo, firme en su idea de la importancia de contar con una poderosa fuerza aérea, a menudo inconformista, Onishi, con sus virtudes y defectos, era sumamente respetado en su ámbito y no lo era tanto entre las fuerzas más conservadoras de la marina.

Uno de sus más importantes logros fue la participación en el diseño del plan para atacar a la flota norteamericana en Pearl Harbour, en 1941. De hecho, Onishi, el almirante Isoroku Yamamoto y el vicealmirante Matome Ugaki están considerados como los cerebros del desastre de Hawai. Onishi había sido comandante en jefe de la Primera Flota Aérea de Filipinas en 1944, y, tres años antes, en 1941, jefe de Estado Mayor de la Flota Aérea número 11 de Taiwan, la misma que aniquiló todo un escuadrón de bombarderos del general MacArthur, horas después del ataque a Pearl Harbour. Igual que hizo con los ataques a Pearl Harbour, se dice que al principio se opuso a la idea, porque consideraba que la poca profundidad de las aguas en el puerto permitiría a los norteamericanos reparar con mucha facilidad los barcos dañados. Era mejor, argumentaba, atacar a la flota en alta mar para perseguir y destruir a los portaaviones estadounidenses. Pero, al ver la excelencia de las preparaciones, los incontables ejercicios de entrenamiento que se llevaron a cabo y todos los esfuerzos para poner en marcha una operación que tenía sus dificultades precisamente por la poca profundidad de las aguas, cedió rápidamente y ayudó a la planificación[30].

En 1944, Onishi pronunció una conferencia en la sala Asahi Shimbun de Tokio. En ese momento era subdirector de la Oficina de Armas Aéreas del Ministerio de Armamento. Lamentó que hubiera tan poca información sobre las «acciones heroicas» de los Ashikagas y los Hojos, que derrotaron a las fuerzas de Kusunoki y puso de relieve el contraste que suponía con las muchas narraciones existentes sobre el «heroísmo trágico» de Kusunoki. (Masashige Kusunoki, un guerrero del siglo XIV y uno de los grandes héroes de Japón, personifica la lealtad y la devoción hacia la dinastía imperial. De hecho, se convirtió en fuente de inspiración para los pilotos kamikaze de la guerra del Pacífico).

Onishi advirtió al público que le escuchaba: «No deberíamos regocijarnos por la gran cantidad de casos de extraordinaria valentía que aparecen en los periódicos», porque la fría realidad de la guerra prueba que cuando las cosas iban bien para Japón se hablaba mucho menos en la prensa que cuando sucedía todo lo contrario. Y finalizaba con su habitual franqueza: «La situación actual muestra que el desarrollo de la guerra no nos favorece. Eso se debe al hecho de que nuestras Fuerzas Aéreas son, lamentablemente, mucho menores que las del enemigo, y la supremacía aérea, en la mayoría de los casos, se inclina a favor de nuestros adversarios».

Onishi solía expresarse sinceramente y sin rodeos a cerca del «fin de la era» de los grandes acorazados y defendía, en cambio, la necesidad de una gran fuerza aérea. Despachó sin miramientos a los responsables de la construcción del *Yamato* (el acorazado más grande de la Segunda Guerra Mundial) y del *Musashi*, tachándoles de locos. En una ocasión llegó a decir que la construcción de grandes acorazados era como fabricar coches de caballos en la época de los automóviles.

Convencido de que solamente una estrategia poco ortodoxa cambiaría la situación de la guerra, cuando llegó a Filipinas, a mediados de octubre de 1944, visitó la base aérea de la Marina en Mabalacat, al norte de Manila, y se dirigió a un grupo de primeros oficiales acuartelados en un edificio pintado en crema con adornos de color verde. Comenzó diciendo que había ido a discutir «algo de gran importancia». La situación de la guerra era verdaderamente grave, pues se había confirmado la aparición de las potentes fuerzas de la Marina norteamericana en el golfo de Leyte.

Oír hablar acerca de la gravedad de la situación de la guerra no era una sorpresa para los oficiales allí congregados. Pero lo que vino después sí lo fue.

«En mi opinión —dijo— solamente existe un camino para asegurar que nuestra escasa fortaleza sea eficaz al máximo. Y es organizar unidades de ataque suicida compuestas por cazas Zero que, cargados cada uno con una bomba de 250 kilogramos, se estrellen en picado contra portaaviones americanos. […] ¿qué les parece?».

Los oficiales de la Agrupación Aérea 201 de Mabalacat dieron al almirante todo su apoyo.

En ese mismo momento, otros altos líderes militares japoneses llegaban a la misma conclusión sobre las tácticas suicidas. El vicealmirante Kimpei Teraoka, antiguo comandante de la Primera Flota Aérea, hizo esta anotación en su diario en octubre de 1944: «Llegamos a la conclusión de que el enemigo sólo puede ser detenido y nuestro país salvado mediante ataques suicidas contra sus barcos».

Inoguchi, que oyó el discurso de Onishi en Mabalacat, explicó más tarde por qué los oficiales —y gran número de pilotos de otras unidades de combate— habían estado impulsando durante algún tiempo esas tácticas suicidas contra los portaaviones americanos. Dijo que era comprensible si se tenía en cuenta que, dada la gran desigualdad a la que se enfrentaron los aviadores japoneses en 1941, su oportunidad de sobrevivir a cualquier acción contra los portaaviones estadounidenses era extremadamente escasa, cualquiera que fuese el método de ataque. Después Inoguchi preguntó: «Si uno está destinado a morir, ¿qué es más natural que el deseo de hacerlo eficazmente, con el máximo coste para tu oponente?».

Cuando terminó el histórico encuentro con Onishi, Inoguchi pudo observar que la sensación de alivio que en principio se reflejaba en la cara de aquél se había visto alterada por una sombra de pesar.

# Capítulo 11

# ÚLTIMOS POEMAS Y CARTAS

A muchos japoneses todavía se les llenan hoy día los ojos de lágrimas cuando recuerdan a los pilotos kamikaze sentenciados a una muerte segura en el fondo del mar, y no pueden evitar exclamar, «¡Qué crueldad!». En Japón, después de la guerra, cuando se restauró la paz y se puso en marcha una próspera y sólida democracia, salieron a la luz —en ocasiones mostrados por las propias familias de los desaparecidos— muchos diarios y cartas pertenecientes a jóvenes que habían muerto en misiones suicidas. Algunos cayeron en Filipinas, otros en aguas de Okinawa. El siguiente epitafio, que un padre escribió a la muerte de su hijo, estudiante, en Iwo Jima, expresa los sentimientos controvertidos de muchos japoneses divididos entre el amor a su patria y el dolor de perder a los seres queridos: «Peleó en la más dolorosa de las batallas; sufrió un amargo final».

Tras muchas décadas de tratar de olvidar la cara humana del conflicto, nuevos libros de historia y nuevas películas revivieron los recuerdos de la guerra. Pero algunos aspectos todavía dolían, sobre todo el uso de jóvenes como armas suicidas: los pilotos kamikaze o de Ataque Especial, los *Kaiten* o «torpedos humanos» y los misiles tripulados *Ohka* (Cerezos en flor) que se lanzaban desde una nave a determinada distancia del objetivo. Con pocas excepciones, todas estas armas se convirtieron en las tumbas de los pilotos.

Durante años, la gente despreció a los pilotos de Ataque Especial y otras unidades suicidas. Se decía que «morían como perros» o que les obligaban a dejarse matar. Una gran parte de la población continuaba teniendo fuertes resentimientos contra el Ejército imperial y la Armada por promover las tácticas kamikaze, un fenómeno sin paralelo en la historia.

Pero los jóvenes emprendían su misión con orgullo. Muchos partían con la cabina engalanada con guirnaldas de flores o pequeñas ramas de cerezo en flor que les entregan en el último minuto las chicas que trabajaban en los campos de aviación. Era una costumbre que todos los pilotos adoptaban. El cerezo en flor es un antiguo símbolo japonés de lo transitorio y de la perfección.

Según el Almanaque Mundial, 1.174 474 combatientes y unos 600 000 civiles perdieron la vida en los bombardeos y en varios frentes de batalla. Entre 5000 y 7000 pilotos kamikaze (en unidades organizadas o solos) nunca volverían. Hoy en día en cada base de Autodefensa Aérea de Japón hay un pequeño museo en el que se muestran cartas, últimas voluntades, espadas, capas militares y otros objetos personales de los kamikazes. Por supuesto, no hay restos de los pilotos suicidas. Lo único que quedó de ellos fueron eso: las cartas, los poemas que escribieron, algunas ropas, muchas veces un mechón de cabellos para sus familias o novias, otras un trozo de uña cortada envuelto en un papel.

Muy pocos estaban casados. Por las cartas y poemas, así como por los diarios, sabemos que la mayoría de los pilotos de Ataque Especial creían firmemente en que tras su muerte, la familia, la nación e incluso el mundo irían quizás hacia algo mejor, en parte gracias a su sacrificio. Algunas de sus cartas revelan gran independencia de ideas. Invariablemente, mencionan a las madres con mucho cariño, pero raras veces recuerdan a los padres. Es sintomático que exista en japonés la expresión *Bokoku*, que viene a decir «madre tierra», pero no existe su contrapartida masculina.

En Japón, el padre es quien llama a sus hijos a respetar la disciplina y la madre la que generalmente los protege y cuida. Los padres son más rigurosos y esperan que sus hijos sean luchadores y competitivos. Sin embargo, su imagen no es la que prima. La más alta deidad sintoísta es una diosa: *Amaterasu Omikami*, la diosa del Sol. En su última salida, muchos

pilotos kamikaze llevaban consigo fotos de su madre. Se puede afirmar que la cultura japonesa es, básicamente, femenina. En 1004, Murasaki Shikibu escribió *Genji Monogatari* (Cuentos de Genji), que fue la primera novela con el género humano como protagonista escrita por una mujer. Pero Murasaki no fue la única. Tuvo ilustres contemporáneas: Seisho Nagon, Izumi Shikibu y Sugawara Takasuenomusume. En ese periodo, las mujeres, no sólo de Japón sino de cualquier parte del mundo, eran, con pocas excepciones, analfabetas y estaban sometidas a los hombres. En el mundo occidental, la primera novela escrita por una mujer se publicó en el siglo XVIII, y en Asia, mucho más tarde.

## ALGUNOS DE LOS ÚLTIMOS POEMAS

*Un lazo imperecedero iluminó este mundo efímero*
*cuando madre e hijo pasaron la noche entera*
*entregando sus pensamientos el uno al otro.*

Alférez de navío Yuzuru Ogata.
Murió pilotando un *Ohka* o «Bomba *Baka*».

*Mi madre me transmitió ternura y sinceridad*
*y ahora yo me dispersaré fragante*[31]
*en los cielos de Yamato*[32].

Alférez de fragata Toshiro Washimi.
Murió en aguas de Okinawa el 28 de mayo
de 1945. Despegó de la base aérea de Kanoya,
en Kyushu. Tenía 23 años.

*¿Qué le puedo decir a mi anciana madre*
*que me espera en el pueblo donde nací,*
*sin saber que su hijo está a punto de perecer?*

Alférez Shigeru Nakata.
Murió el 28 de mayo de 1945 en aguas de
Okinawa. Despegó de Chiran. Tenía 21 años.

*Cuando miro al cielo, donde empieza a romper la primavera*
*me pregunto cómo se sentirá mi madre*
*con sus delicadas manos llenas de sabañones.*

Capitán de navío Hiroshi Murakami.
Murió cerca de Iwo Jima el 21 de
febrero de 1945. Tenía 24 años.

*Mi madre me sonrió con valentía cuando partimos,*
*escondiendo el insoportable dolor del adiós*
*a su hijo que partía en un viaje hacia la muerte.*

Alférez Toshio Kobayashi.
Murió en aguas de Okinawa el 6 de abril de 1945.
Despegó de la base aérea de Nyutabaru, en Kyushu.

*Estoy profundamente agradecido a la benevolencia de mi madre*
*cuando aplasto y destruyo la flota enemiga.*

Alférez de fragata Kunio Otani.
Murió el 4 de mayo de 1945
en aguas de Okinawa. Tenía 23 años.

## LA ÚLTIMA CARTA A SU HIJA

Ésta es la última carta que escribió a su hija Motoko el teniente de aviación Motohisa Uemura, de 25 años de edad, muerto en la campaña de Filipinas, el 26 de octubre de 1944:

Motoko: llevo en mi avión la muñeca que tanto te gustaba cuando eras un bebé. De esta forma estarás conmigo hasta el último momento. Sólo quería que lo supieras.

Papá.

## «NO TEMBLARÉ»

En 1966, el gobierno japonés condecoró, por primera vez desde la guerra, a 500 pilotos de Ataque Especial (años más tarde, fueron

condecorados también otros pilotos que no perecieron en el aire). Entre ellos estaba el capitán del Ejército de Tierra Takashi Komecha, quien tras partir de la base aérea de Bansei murió siendo alférez a los 22 años, en abril de 1945, en aguas de Okinawa.

Cuando el gobierno le condecoró póstumamente en 1966, su padre, Sotaro, pronunció estas palabras: «Nada me agrada más. Mi hijo no murió en vano».

Sotaro tenía 69 años en ese momento. Él y su esposa Kinu, que acababa de cumplir 68, vivían en la misma casa en la que su hijo creció en la ciudad de Amagasaki, cerca de Kobe. A Takashi se le concedió la Orden del Águila Dorada, equivalente a la medalla americana *Purple Heart* en recompensa al valor.

Takashi se graduó en Lenguas Extranjeras en Osaka y luego ingresó en el Ejército. Su vocación, en principio, era trabajar para una empresa comercial y, de hecho, Mitsui&Co le había ofrecido un puesto, pero finalmente se inclinó por la profesión de piloto. Le gustaba mucho volar y ya lo hacía desde que estaba en la universidad, donde era muy bueno en el vuelo sin motor. Takashi se reunió con sus padres por última vez en la base aérea de Kakogawa, cerca de Kobe, el 31 de marzo de 1945. Allí, sonriendo, les dijo: «Voy a morir en un ataúd muy caro; voy a morir en un avión». Su carta de despedida, la que escribió antes de su última salida, es la siguiente:

> Queridos padres:
>
> Las ciruelas, los melocotones y las cerezas están madurando en los huertos de las colinas. Tengo que escribiros para daros tristes noticias. Hemos perdido a nuestro jefe de ala y a nuestro alférez Sugita en sendos accidentes. Eran dos personas muy importantes para mí. Me resulta muy difícil escribir sobre ellos. Pero vuestro Takashi ya no temblará de dolor nunca más. Tenéis un hijo espiritualmente muy fuerte. No me acobardaré aunque perdamos más hombres. Haré todo lo que pueda a pesar de las crecientes dificultades. Seré valiente. De hecho, estoy disfrutando con todos los retos que tengo ante mí y creo que mi vida está llena de sentido. Muy pronto caeré en picado sobre el enemigo llevando conmigo las cenizas de nuestro comandante.
>
> Creedme, siento mucho no poder corresponder a todas las atenciones que habéis tenido conmigo. Os lo agradezco en lo más profundo de mi corazón. Iré al cielo antes que vosotros. Buscaré una hermosa casa y allí os estaré esperando.
>
> Vuestro Takashi.

Posdata: He pasado los últimos días en Kikuyu Ryokan, 371 Ogawamachi, Shimonoseki. Kikuko Tao, la propietaria del hostal, y su madre me trataron muy bien. Por favor, pasad por allí algún día, cuando podáis. Ambas os podrán contar los días tan agradables que pasé allí.

## «CAPRICHOSO Y EGOÍSTA»

Carta escrita por el capitán Ryoji Uehara de la prefectura de Nagano. Tenía 22 años cuando murió en acción como miembro de la unidad de Ataque Especial. Su objetivo era un navío norteamericano en Kadena Bay, Okinawa:

A mi querido padre y mi querida madre:

He sido afortunado desde que nací hace casi 20 años; nunca me ha faltado de nada. He tenido la suerte de pasar días muy felices rodeado del cariño y afecto de mis queridos padres y de mi hermana menor. Digo esto a pesar de que a veces tengo cierta tendencia a actuar de manera caprichosa y egoísta. A lo largo de mi juventud, de todos vuestros hijos fui yo quien os causó, padre y madre, las mayores preocupaciones. Me duele pensar que mi hora ha llegado antes de que os pueda devolver, o tratar de devolver, todos los favores que he recibido. Pero en Japón, donde la lealtad al Emperador y la devoción filial se consideran la misma cosa, y la total lealtad a la nación es una de las obligaciones, confío en vuestro perdón.

Al ser piloto en activo paso los días con la muerte como premisa. Cada palabra y cada frase que escribo constituye mi última voluntad, mi testamento. Allá arriba, en el cielo, no da miedo la muerte. ¿Realmente moriré cuando impacte en el objetivo? No, no puedo creer que vaya a morir y hubo incluso un tiempo en el que sentía la necesidad urgente de caer en picado sobre un objetivo. Lo más importante es que nunca he tenido, ni tengo, miedo de la muerte. Muy al contrario, incluso le doy la bienvenida. La razón es mi profunda creencia en que, por medio de la muerte, podré reunirme de nuevo con mi querido hermano mayor, Tatsu. Es lo que más deseo: reunirme con él en el cielo. No tengo ninguna actitud especial frente a la vida o la muerte. Creo que cultivar una actitud concreta hacia ellas llevaría a un intento de dar un significado y valor a la muerte, algo que sería resultado del miedo a una muerte incierta. Mi creencia es que la muerte es una travesía que me llevará a reunirme con mis seres queridos en el cielo. No tengo miedo a morir. La muerte es algo a lo que no hay que temer si la ves como una etapa lógica en el proceso de ascender hacia el cielo.

En resumen, siempre he admirado el liberalismo, sobre todo porque creo que esta filosofía política es la única que se puede seguir en Japón si queremos pasar a la historia. Quizás esto parezca una locura, pero es sólo porque Japón está hoy sumido en el totalitarismo. Sin embargo (y a pesar de esta situación), para cualquier ser humano que tenga una visión clara y que desee reflexionar sobre la verdadera naturaleza de su humanidad el liberalismo es la ideología más lógica, la que más abarca la naturaleza humana.

En alguna ocasión deseé que Japón fuera como el Imperio británico de otros tiempos. Pero eso se acabó. En este momento, daría mi vida con alegría por la libertad y la independencia de mi país.

Aunque la gloria y caída de una nación es, desde luego, un asunto de inmensa importancia para cualquier ser humano, la misma situación se torna relativamente insignificante si ese mismo ser humano lo coloca en el contexto del conjunto del universo. Igual que el refrán que dice «El orgullo precede a la caída» (o, lo que es lo mismo, los que hoy saborean la victoria pronto se verán en el campo de los derrotados). O, más aún, si Estados Unidos y Gran Bretaña resultan victoriosos, sabrán que el día de su propia derrota es inminente. Me gusta pensar que incluso si no van a ser derrotados en un próximo futuro, pueden convertirse en polvo a través de una explosión del globo terráqueo. Y no sólo eso, sino que la gente que se está divirtiendo ahora mismo está condenada, en última instancia, a morir más pronto o más tarde.

Quiero que sepáis que en el cajón que está a la derecha de la librería, encontraréis el libro que he dejado a medio leer. Si no abre bien, tirad un poco del de la izquierda e intentadlo de nuevo con el de la derecha.

Bueno, nada más. Cuidaos mucho, rezaré por ello.

Adiós. *Gokigen-yo* (hasta la vista).

Hasta siempre.

Ryoji Uehara.

## «ÉSTE ES MI ÚLTIMO DÍA»

### Última carta de Isao Masuo, teniente de aviación de primera clase:

Queridos padres:

Felicitadme. Me han ofrecido una espléndida oportunidad para morir. Éste es mi último día. El destino de nuestra madre patria depende de la decisiva batalla en los mares del sur [evidentemente en aguas de Okinawa], donde caeré como lo hacen las flores de los cerezos lozanos.

Seré un escudo para Su Majestad y moriré limpiamente con el jefe de mi escuadrón y otros amigos. Me gustaría poder nacer siete veces para castigar al enemigo cada una de ellas.

¡Cuánto aprecio esta oportunidad que se me ofrece para morir como un hombre! Agradezco desde lo más profundo de mi corazón a los padres que me han apoyado con sus constantes plegarias y su ternura y amor. Agradezco también a mi jefe de escuadrón y oficiales superiores que han cuidado de mí como si fuera su propio hijo y me han proporcionado una formación tan cuidadosa.

Gracias, padres, por los veintitrés años que me habéis cuidado. Espero que esta acción pagará, de alguna manera, lo que habéis hecho por mí. Pensad en mí y no olvidéis que vuestro Isao ha muerto por nuestro país. Éste es mi último y único deseo.

Volveré en espíritu y estaré esperando con ansia vuestra visita en el templo de Yasukuni. Por favor, cuidaos mucho.

¡Gloria a la unidad Giretsu del cuerpo de Ataque Especial! Nuestro objetivo es caer sobre los portaaviones del enemigo. Habrá cámaras filmando nuestra acción. Es posible que nos podáis ver en noticias y documentales.

Seremos 16 guerreros cayendo sobre el objetivo. Nuestra muerte será rápida y limpia como el cristal que se hace añicos.

Escrito en Manila la víspera de nuestra salida.

Isao.

## «ASTUTOS POLÍTICOS»

### Del teniente de aviación Teruo Yamaguchi:

Querido padre:

A medida que se aproxima la muerte, mí única pena es que nunca he podido hacer nada bueno por ti.

Inesperadamente, he sido seleccionado como piloto de la unidad de Ataque Especial y hoy partiré para Okinawa. Una vez que recibí la orden de cumplir mi misión sin retorno, mi único deseo ha sido tener éxito en esta última tarea. A pesar de ello, no puedo evitar un fuerte sentimiento de apego a esta hermosa tierra que es Japón. ¿Es una debilidad por mi parte?

Al saber que había llegado mi hora, cerré los ojos y vi tu rostro, el de mi madre, el de mi abuela y los de mis más íntimos amigos. El saber que todos vosotros me apoyáis ha fortalecido mi ánimo. Seré valiente. No lo dudéis.

Mi vida de servicio no está llena, precisamente, de dulces recuerdos. Es una vida de resignación y autonegación; algo no muy confortable. La única razón de ser que me ha ofrecido la vida de servicio es la oportunidad de morir por mi país. Si esto puede parecer amargo es porque antes he saboreado la dulzura de la vida.

El otro día recibí el libro que me habéis enviado, *Filosofía de la vida* y *de la muerte*, escrito por el teniente Otsubo. Mi impresión es que aunque ofrece algunas verdades, se detiene en pensamientos superficiales. Es inútil decirlo ahora, pero en mis veintitrés años de vida he desarrollado mi propia filosofía.

Me deja un mal sabor de boca el pensar en las muertes causadas por algunos de nuestros astutos políticos a civiles inocentes. Pero estoy deseando acatar las órdenes del Alto Mando, e incluso de los políticos, porque creo en la política de Japón.

La forma de vida japonesa es muy hermosa y estoy orgulloso de ella, como lo estoy de nuestra historia y mitología, que refleja la pureza de nuestros antepasados y su fe en el pasado, con independencia de que sea verdadera o no esa creencia. Esta forma de vida es consecuencia de todas las cosas buenas que nuestros antepasados nos han donado. Y la Familia Imperial es la encarnación viva de ese pasado, es la cristalización del esplendor y la belleza de Japón y su pueblo. Es un honor poder dar mi vida en defensa de estas cosas tan hermosas y elevadas.

Okinawa es un trozo de tierra japonesa, tanto como lo es la isla de Goto [situada al oeste de Kyushu, la isla de Goto es la puerta de entrada en Japón de la cultura china]. Una voz interior me dice que debo castigar al enemigo que violó a nuestra madre patria. Mi tumba será el mar de Okinawa y podré ver a mi madre y a mi abuela otra vez. No temo a la muerte. Sólo pido la felicidad para ti y para todos mis camaradas.

Mi mayor pena en esta vida es no haberte llamado *chichine* [venerado padre]. Siento no haberte dado pruebas de todo el respeto que siempre he sentido por ti. Aunque no lo oigas, no

dudes que en mi última inmersión te estaré llamando *chichine* y pensando en todo lo que has hecho por mí.

No te he pedido que vengas a verme a la base porque sé que estás bien en Amakusa. Es un buen lugar para vivir. Las montañas al norte de la base me recuerdan a Sugiyama y Magarisaka en la isla de Goto y a veces he pensado en aquellos días en los que nos llevabas a Akira y a mí de pícnic a Matsuyana. También recuerdo cuando nos llevabas al crematorio de Magarisaka, sin comprender del todo que madre había muerto.

Te lo dejo todo. Por favor cuida de mis hermanas. Un paro en la historia no significa la destrucción de una nación. Rezo para que vivas mucho tiempo. Confío en que va a surgir un nuevo Japón. Nuestra gente no debe ser imprudente en su deseo de morir.

Recibe mis más cariñosos recuerdos antes de partir.

Teruo.

Posdata: Un samurái debe defender su tierra sin preocuparse de su vida o de su nombre.

## VUELO ABORTADO

El teniente Shunsaku Tsuji tuvo que abortar dos veces su misión suicida: la primera vez el 12 de abril y la segunda el 13 de mayo de 1945. Los retrasos supusieron un verdadero disgusto para Tsuji, de la prefectura de Toyama en la costa del mar del Japón, que salía en misión junto con otros tres compañeros: Shizuka Imano. Tadao Shiraishi y Hisamitsu Inaba. Cada uno de ellos volaba en un caza monoplaza *Hayabusa* (Halcón Peregrino). Tsuji escribió varias cartas antes de su última misión, y sus días finales los describe muy gráficamente Mie Yuhashi, una joven que trabajaba en la cantina de la base y había entablado amistad con el piloto.

En ambos casos, después de volar 600 km en dirección a la isla de Okinawa, él y sus compañeros no pudieron localizar un destacamento enemigo debido al mal tiempo y tuvieron que regresar a la base. En su tercer intento, después de despegar de Hualien, en Taiwan, a las 17 horas del lunes día 17, no regresaron tras haber cumplido con éxito su misión. El informe oficial estadounidense referido a las actividades kamikaze de ese día dice que el destructor *Douglas J. Fox*, que estaba navegando entre Taiwan y Okinawa, fue alcanzado por el enemigo sufriendo tantos daños que quedó inutilizado para seguir prestando servicios. Está claro que el destructor era el blanco de Tsuji.

El 13 de mayo, una hora antes de su segunda salida abortada, Tsuji escribió la siguiente carta a sus padres:

Queridos padres:

En el día de hoy, 13 de mayo, voy a despegar para atacar al enemigo cerca de Okinawa. Mi corazón no alberga dudas sobre lo que voy a hacer. En mi última salida, desgraciadamente fallé a la hora de localizar el blanco enemigo debido a las malas condiciones climatológicas. Tuve que volver debido a la mala suerte, pero la próxima vez cumpliré mi misión. Aunque tenga que dejar esta vida lo haré llevando conmigo un «gran premio». Por otro lado, recibí una noticia que me llenó de alborozo. El teniente Tadamasa Fukuzawa vuela con nosotros para verificar los resultados de nuestra misión. Es de nuestro pueblo y estudió conmigo durante dos años en el colegio Toyama. Qué feliz me hace que sea él quien atestigüe mi impacto y observe cómo explota y se hunde el portaaviones.

No tengo tiempo para escribir más. Sólo deseo tener suerte para cumplir con mi misión. ¡Adiós papá y mamá! Mamá, llevo conmigo tu fotografía. No estés triste. Pido por la prosperidad y la salud de mi familia. Por favor, transmitid a nuestros vecinos mis mejores deseos.

Shunsaku.

Tras haber tenido que abortar de nuevo la segunda misión, Shunsaku escribió otra carta, esta vez la última de verdad. Está fechada el día 17 de mayo y en ella menciona a su hermana, Ritsuko:

Queridos padres:

He recibido la buena nueva de que a Ritsuko la han aceptado en la Universidad. ¡Estaba deseando oír la noticia! Ahora puedo irme tranquilo y feliz. ¡Enhorabuena Ritsuko!

Dentro de poco vamos a despegar, a las 17 horas, concretamente. Ya queda poco para despegar. Esta vez estoy seguro de que no voy a fallar. Ritsuko, cuida de nuestros padres, hazlo en mi nombre.

Shunsaku.

Tras la muerte de Tsuji, sus padres recibieron una larga carta de Mie Yuhashi, la joven voluntaria de la cantina que trabajaba limpiando los barracones y lavando los uniformes de los pilotos. Vivía cerca de la base aérea con su familia. Ésta es la carta que escribió al día siguiente de la muerte del piloto:

A los padres del teniente Shunsaku Tsuji:

Ya se acerca la estación que tiñe el campo de verde follaje. Espero que gocen de buena salud. Veía a su hijo a menudo y le conocía bastante bien. Trabajo en las instalaciones donde pasó sus

últimos días, tras la llegada de la base de Taiwan. Justo antes de salir para realizar su última misión, me pidió que les enviara las notas que adjunto.

Cuando llegó, su hijo sólo era para mí un nombre más en la lista de pilotos. Pocos días después de volver de su primera misión fallida, visitó nuestra cantina y charlamos un rato. Durante la conversación, dijo que había perdido el *hachimaki* que cubría su cabeza bajo el casco, en una mala pasada que le jugó el viento en su vuelo hacia Okinawa.

Le prometí que le haría otro y quedó encantado. Y se lo hice.

Ese día vino a nuestra casa de visita. Tengo un hermano de la edad de Shunsaku que también presta sus servicios en las fuerzas aéreas, por lo que tenía una especial afinidad con él. Hice todo lo que pude, me puse en su lugar, para reconfortarle.

Quiero decirles que los pilotos de Ataque Especial que he conocido son todo corazón y muy joviales. Es difícil imaginar que estén a punto de morir. Todavía no he conocido a ninguno que muestre un aire de tristeza. Siempre me he preguntado cómo puede gente tan joven afrontar la muerte con una sonrisa feliz.

Son todos jóvenes bondadosos y muy unidos a sus familias, atractivos y varoniles.

La señorita Yuhashi continuaba:

Aunque me invadía la tristeza al ver partir a los hombres de los cuerpos de Ataque Especial, me impresionaba comprobar su gran espíritu de sacrificio, su entrega a los demás. Estaban llenos de altruismo. El haber conocido tan noble espíritu será algo que atesoraré el resto de mi vida. Contaré esta historia a tanta gente como pueda.

Cuando Shunsaku vino a visitarnos por vez primera, mi madre y yo hicimos *udon* [tallarines japoneses] especialmente para él. Se puso muy contento y nos dijo que era su plato favorito y que no los había podido probar desde hacía mucho tiempo.

Shunsaku se comió tres platos de *udon* uno tras otro. Estábamos muy contentas de haberle podido hacer feliz con tan poca cosa. Luego me dijo con voz muy seria: «Tengo que pedirte un favor. Cuando confirmen mi muerte, ¿quieres decir a mi familia que he partido hacia mi última misión lleno de alegría tras haberme dado un banquete de *udon*? Mis últimos pensamientos serán para mis padres. Será un consuelo para ellos conocer mi estado de ánimo».

Prometí a Shunsaku que lo haría y me dio las gracias con una gran sonrisa bañada por algunas lágrimas.

Aquí termina la carta.

La señorita Yuhashi recuerda con claridad cómo Shunsaku Tsuji caminaba desde los barracones hacia su aeroplano: «Iba sonriente, como si fuera a dar un paseo por los alrededores». Esto es lo que escribió sobre ello:

A las 17 horas del 17 de mayo de 1945 despegó el avión de Shunsaku. Según los planes, probablemente se encontraría con el enemigo entre las 19.40 y las 20 horas. A medida que las manillas del reloj se aproximaban a esa hora yo me acerqué al templo para rogar por el éxito de su empresa y la de sus compañeros. A la mañana siguiente supe que se había estrellado contra la nave

enemiga. Según el piloto que los escoltaba para confirmar los resultados, Shunsaku condujo su formación y cuando llegó el momento cada aparato ladeó sus alas en señal de adiós y se dirigió hacia su objetivo.

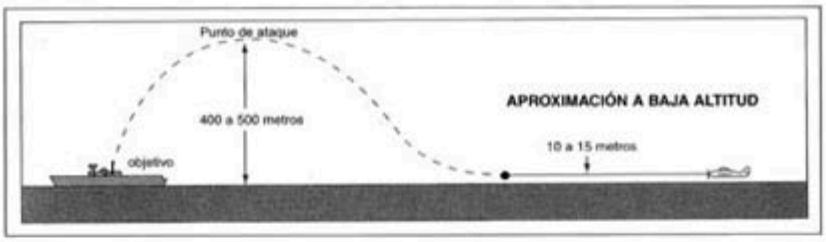
La señorita Yuhashi añadió una postdata a su carta: «Les deseo lo mejor y mucha salud. Desde Taiwan rezo por la prosperidad de su familia».

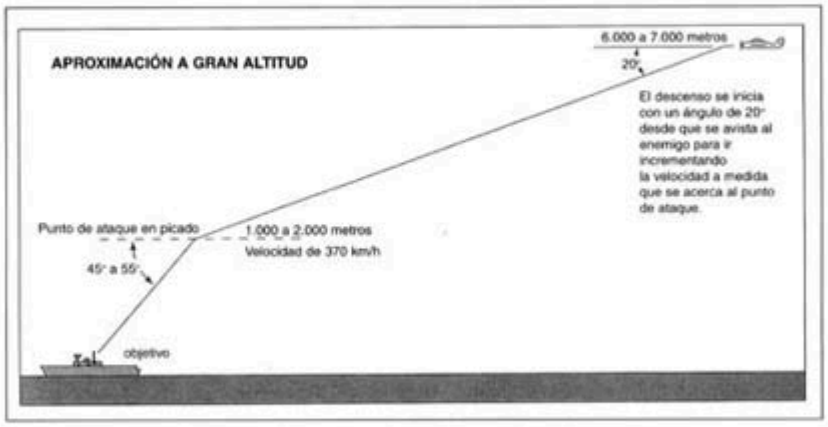
Más tarde, la espada y uniformes de Shunsaku fueron confiados al *ihingakari* (almacén donde su guardaban los objetos personales de los que habían partido) para enviarlos a sus padres.

Según el informe oficial, Shunsaku murió a las 19.35 horas del día 17 de mayo de 1945.

Un consumado piloto,
Takeo Tagata, en 1940.

**Tagata preparando un Kawasaki Ki-61 Hien «Tony» para la acción, en un aeródromo de Taiwan, el 12 de octubre de 1944.**

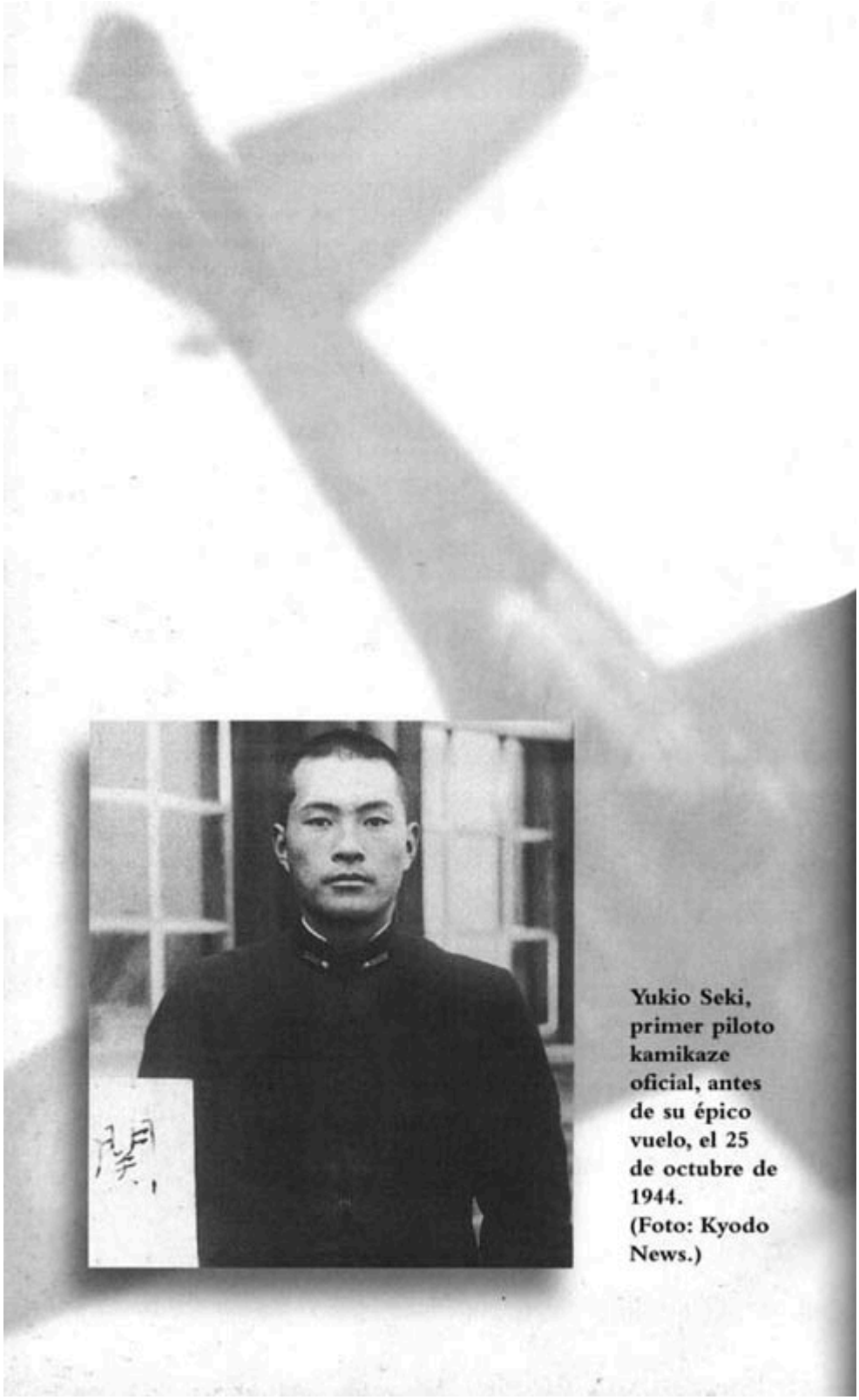


Hichiro Naemura durante su preparación como piloto, en 1942.

El «padre de los kamikazes», el almirante Onishi. (Foto: Kyodo News.)

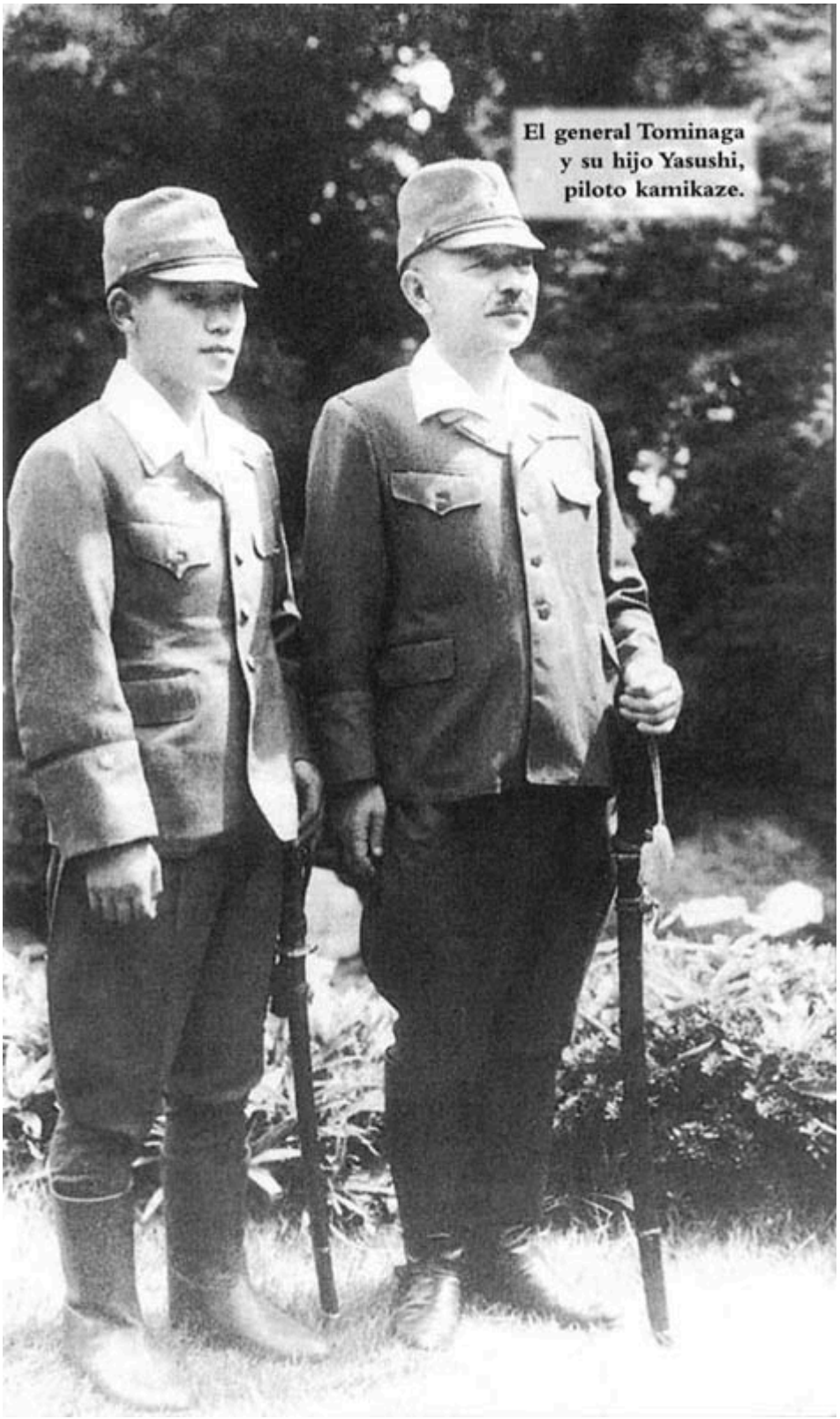
El veterano piloto Hichiro Naemura (a la izquierda) con unos amigos, ante su avión de asalto en un aeródromo a las afueras de Tokio, en noviembre de 1944.



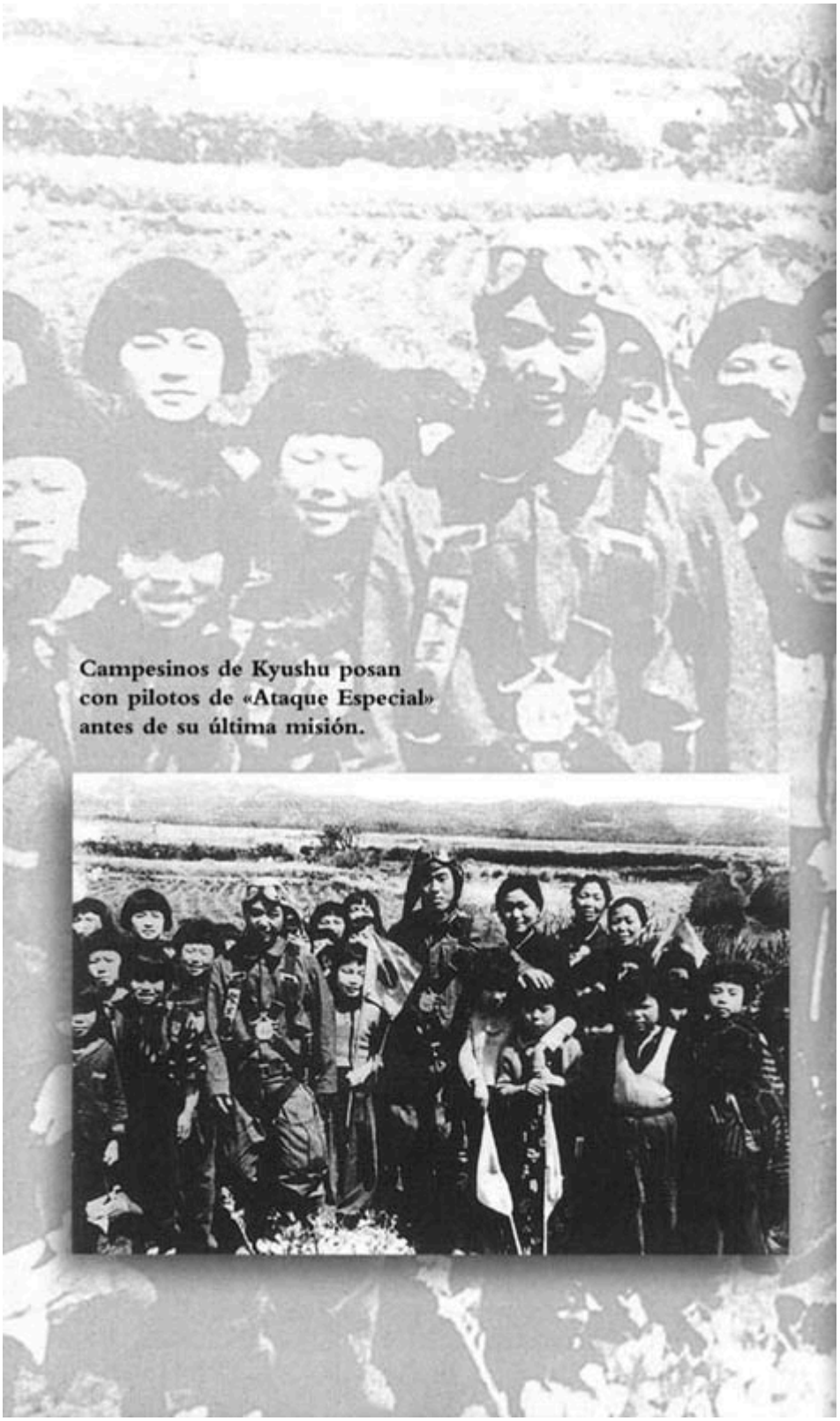
**Yukio Seki, primer piloto kamikaze oficial, antes de su épico vuelo, el 25 de octubre de 1944. (Foto: Kyodo News.)**

La última foto antes del ataque: jóvenes kamikazes con su mascota.

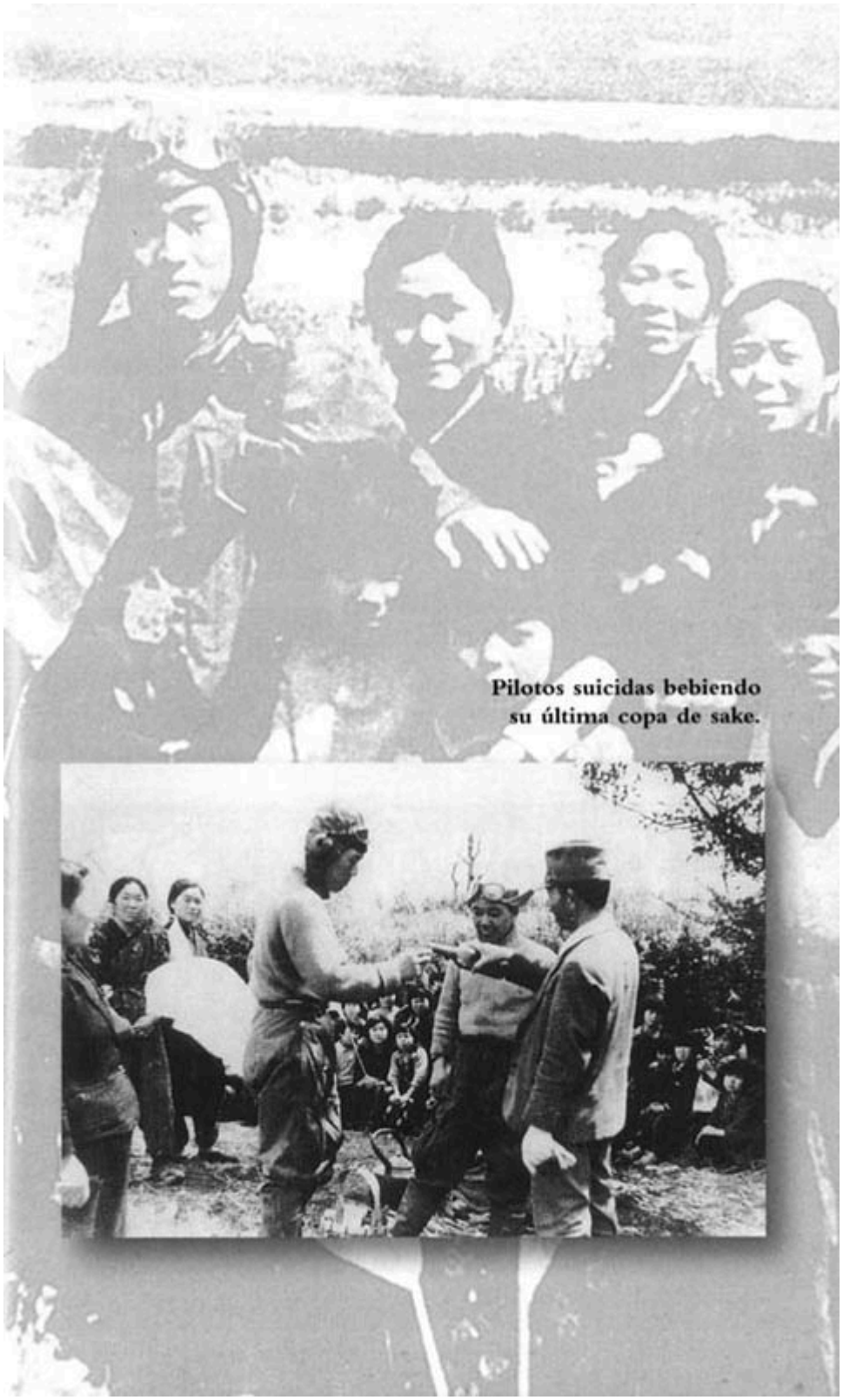
**Yasushi Tominaga, antes de su misión suicida.**



El general Tominaga
y su hijo Yasushi,
piloto kamikaze.

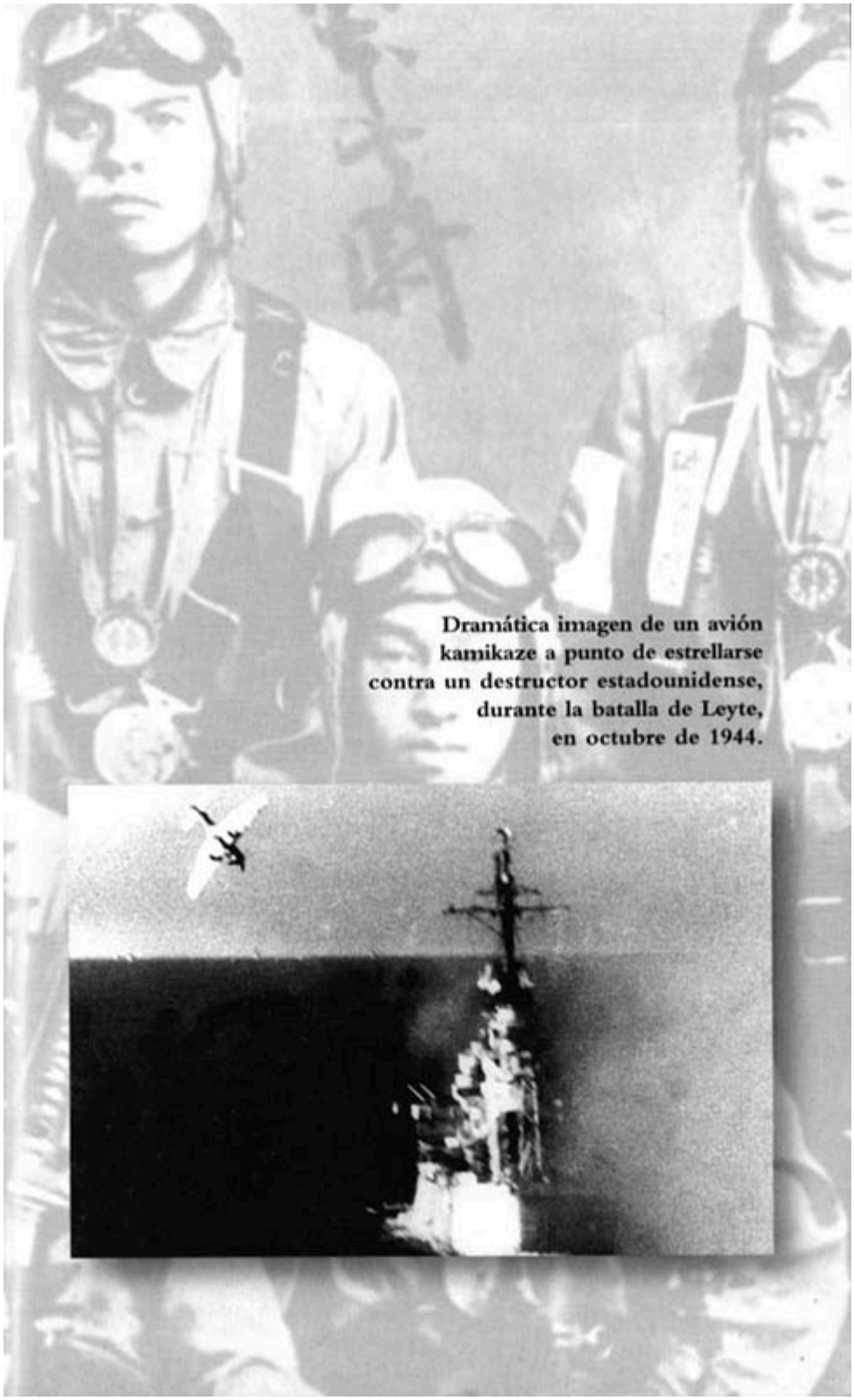


**Campesinos de Kyushu posan con pilotos de «Ataque Especial» antes de su última misión.**



**Pilotos suicidas bebiendo su última copa de sake.**

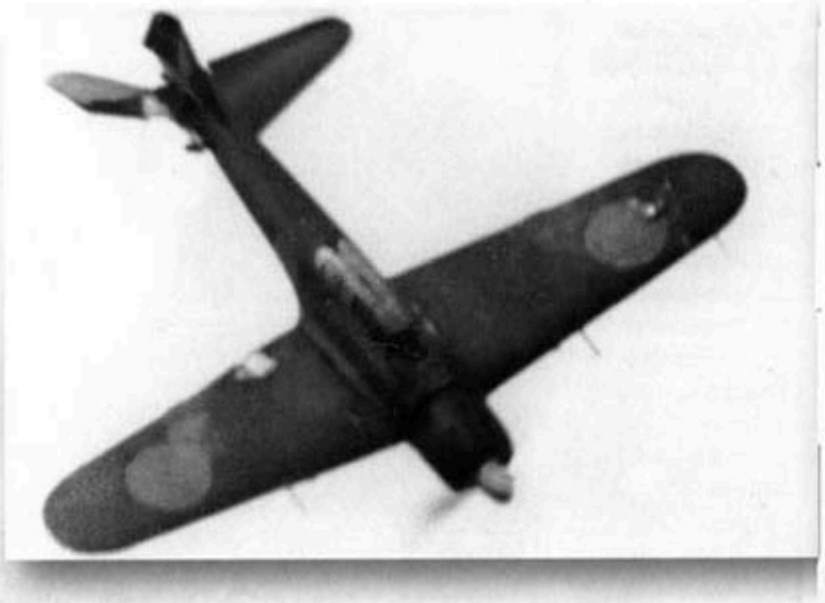
**Pilotos kamikaze momentos antes de iniciar su último vuelo. (Foto: Cordon Press.)**



**Dramática imagen de un avión kamikaze a punto de estrellarse contra un destructor estadounidense, durante la batalla de Leyte, en octubre de 1944.**

**La artillería antiaérea del *Sagamon* lanzando sus proyectiles contra un avión kamikaze que terminará cayendo al mar. Más tarde, otro avión conseguirá estrellarse contra este portaaviones de escolta. (Foto: AP/ Radial Press.)**

**En la mañana del 11 de octubre de 1945, el portaaviones *Bunker Hill* es alcanzado por dos aviones kamikaze, cuando prestaba apoyo a la invasión de Okinawa. Murieron 372 personas y 264 más resultaron gravemente heridas. (Foto: AP/ Radial Press.)**



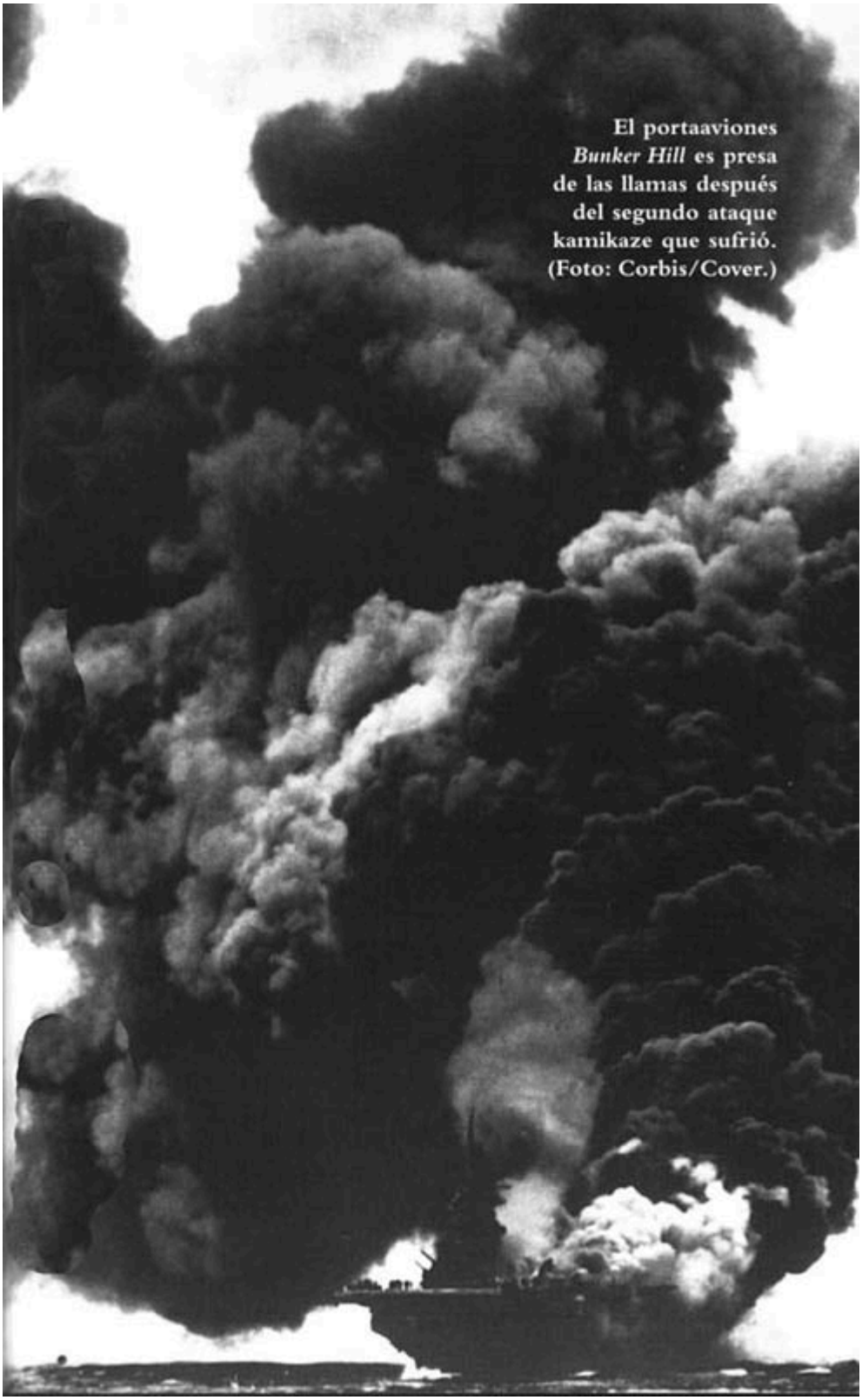
**Los efectos de la artillería antiaérea sobre el anterior avión suicida. (Foto: AP/ Radial Press.)**

**Un piloto kamikaze en el momento de iniciar su picado mortal. (Foto: AP/ Radial Press.)**

**Como muchos otros aviones kamikaze, éste cae directamente al mar a consecuencia de la efectividad de los antiaéreos de la Armada estadounidense. (Foto: AP/Radial Press.)**

**Un bombardero utilizado como avión kamikaze yerra su objetivo, un portaaviones, al ser alcanzado por las defensas antiaéreas del mismo. (Foto: AP/Corbis/Cover.)**

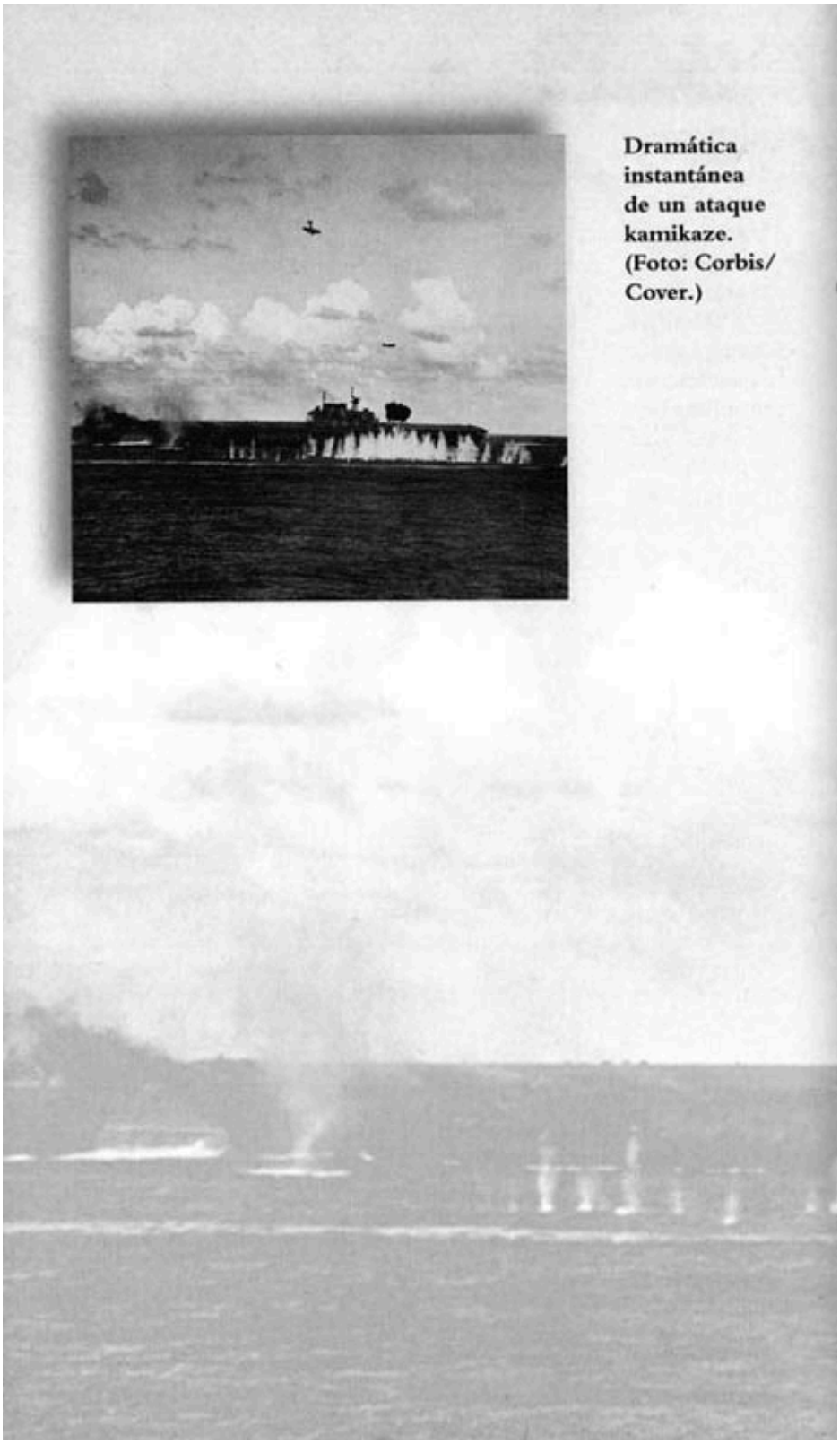
**Marinos estadounidenses observan impotentes cómo un kamikaze se lanza contra el portaaviones *Intrepid*.**
**(Foto: AP/Radial Press.)**



El portaaviones *Bunker Hill* es presa de las llamas después del segundo ataque kamikaze que sufrió. (Foto: Corbis/Cover.)

**Impresionante ataque suicida al acorazado *Missouri*, buque en el que se firmaría la paz con Japón, cerca de Okinawa. (Foto: Corbis/ Cover.)**

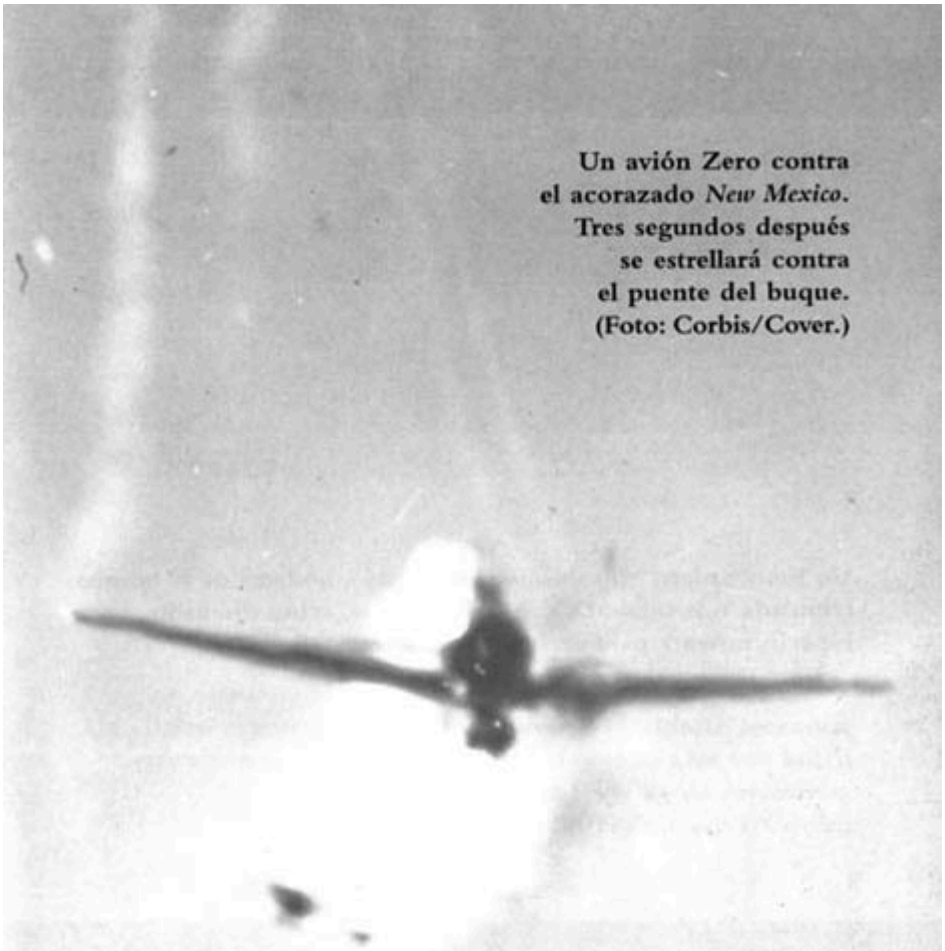
Otra perspectiva del mismo ataque, que resultaría infructuoso ya que el avión terminaría estrellándose en el mar. (Foto: Corbis/ Cover.)



**Dramática instantánea de un ataque kamikaze. (Foto: Corbis/ Cover.)**

**Efectos de una acción kamikaze. (Foto: Corbis/ Cover.)**

**La tripulación del portaaviones *Belleau Wood* se afana en apagar un incendio causado por un ataque suicida japonés. (Foto: Corbis/Cover.)**



**Un avión Zero contra el acorazado *New Mexico*. Tres segundos después se estrellará contra el puente del buque. (Foto: Corbis/Cover.)**

**Daños producidos en el *Sagamon* por un ataque kamikaze. (Foto: Corbis/ Cover.)**

**Un bombardero Mitsubishi G4M «Betty», nodriza de la bomba tripulada Yokosuka MXY 7 Ohka «Baka», avión diseñado específicamente para acciones kamikaze.**

**Un «Baka» capturado en Okinawa. Pese a su aspecto inocente, este avión suicida alcanzaba con sus cohetes los 950 km/h y portaba en su interior 1.500 kg de explosivos. (Foto: Corbis/Cover.)**

**Lanzamiento de un «Baka» desde su avión nodriza. Este «misil» tripulado, diseñado específicamente para la inmolación de su piloto, era de una gran efectividad ya que por su alta velocidad resultaba virtualmente imparable.**

**Daños producidos por un avión kamikaze el 14 de abril de 1945 en el destructor *Lindsey*. (Foto: Corbis/Cover.)**

# Capítulo 12

# PENSÁNDOLO BIEN

Desde el primer momento hubo aviadores que no estuvieron de acuerdo con las tácticas suicidas. Por ejemplo, el teniente Tadashi Minobe, jefe de una escuadrilla de cazas nocturnos en Filipinas, mostró abiertamente su escepticismo acerca de las operaciones de Ataque Especial. A pesar de que el almirante Onishi había hecho saber que no toleraría disentimiento alguno, nunca obligó a Minobe ni a los hombres que estaban bajo su mando a que participasen en misiones kamikaze. Sin embargo, tras un enfrentamiento memorable entre Onishi y Minobe, este último fue trasladado poco tiempo después a Japón, donde siguió cumpliendo con sus obligaciones como jefe de vuelo de la escuadrilla 131 hasta el final de la guerra.

El enfrentamiento se produjo a mediados de noviembre de 1944, cuando Minobe fue llamado a presencia de Onishi en el campo de aviación de Clark, cerca de Manila. Minobe acudió en avión desde la base aérea de Cebu, donde su unidad estaba estacionada. Cuando llegó al cuartel general, Onishi estaba de pie frente a un mapa extendido sobre una mesa y le preguntó cómo se proponía atacar una base aérea anfibia estadounidense en el corredor de Kossal, en Palau.

—Eso es fácil —contestó Minobe—. Tengo cuatro cazas Zero. Desde Cebu hasta Kossal hay cerca de 600 millas. Los bombardearé y los destruiré

de un solo golpe.

—No, no utilice Zeros —dijo Onishi—. Se van a guardar para Leyte. Utilice aviones Gekko [Luz de Luna].

—Almirante, no podemos utilizar los Gekko debido a la disposición de su armamento.

—Entonces déjeme utilizar los Gekko para misiones de Ataque Especial —dijo Onishi.

—Almirante, no pretendo contradecirle, pero no estoy de acuerdo con la idea de que las operaciones kamikaze sean la solución en todos los casos. Puedo alcanzar el objetivo empleando otros medios, creo que sería mucho mejor. Me parece que deberíamos emplearnos a fondo en probar otros métodos.

Onishi escuchaba atentamente. Minobe prosiguió.

—Ante todo, las operaciones suicidas son ajenas a la táctica militar. Ningún jefe debería optar por emplearlas. ¡Tengo mis propias tácticas y no le voy a obedecer utilizando mi unidad para ese propósito, mi almirante!

Sorprendentemente, Onishi hizo gestos de asentimiento.

—Estoy impresionado. Usted es un militar con experiencia y firme determinación. ¡Bien! No voy a pedirle a su unidad que participe en operaciones de Ataque Especial. Pero no envíe Zeros al corredor de Kossal. Le ruego que ataque las bases de torpederos y aviones anfibio que están allí.

Minobe dirigió el ataque personalmente y consiguió arrasar la base anfibia.

Al ver las ruinas de sus ciudades y ante la pérdida de miles de compañeros, algunos pilotos no compartían en su fuero interno el optimismo oficial respecto al curso de la guerra. Ryuji Nagatsuka, un piloto suicida que sobrevivió y publicó en 1973 una autobiografía titulada *Fui un kamikaze*, consideraba los ataques suicidas ineficaces e incluso temerarios porque al final de la guerra ya no había aviones de escolta para protegerlos. Si bien la muerte podría tener sentido si con ella se lograba algo que valiese la pena, los pilotos como él veían las misiones suicidas como un desperdicio de vidas jóvenes. Otro piloto de Ataque Especial que también se mostraba escéptico con respecto a la visión oficial de los acontecimientos

(finalmente murió al ser derribado su avión en los últimos meses de la guerra) dejó un poema con estas líneas inconformistas:

*Deja de ser optimista*
*y abre los ojos,*
*pueblo de Japón.*
*Nuestra nación se dirige a la derrota.*
*(…)*
*[Pero] un nuevo camino de reconstrucción*
*será nuestro para que lo iniciemos.*

Ryozo Ban se sentía intranquilo por lo que consideraba un entusiasmo desproporcionado de sus compañeros, que estaban esperando a que los llamasen para misiones suicidas. Tenía muchas dudas. Por un lado, se había ofrecido voluntario como piloto de Ataque Especial movido por un patriotismo desinteresado. Por otro, anhelaba la vida y le atormentaba el pesar que le producía la idea de renunciar a ella tan fácilmente. Este piloto de 26 años, con cuatro años de experiencia, ponía en tela de juicio las decisiones de sus superiores que consideraban que pilotos como él debían ser sacrificados. Pero una gran mayoría de sus compañeros eran novatos, con sólo unas cuantas horas de experiencia, y muchos eran aún adolescentes. Tras haberse ofrecido voluntarios para una misión suicida, fueron seleccionados para sumarse a una de las unidades de ataque especial que estaba preparándose para lo que se denominó su vuelo *tai-atari* o choque corporal.

En agosto de 1944 el alférez Ban fue trasladado de Jinzhou en Manchuria, donde había realizado su instrucción de vuelo, a la base aérea de Narimasu, en Tokio. En Jinzhou, se le asignó el Escuadrón de Instrucción de Vuelo 26 en el que se utilizaban cazas Tipo 97 para preparar a los pilotos.

«Recuerdo aquel claro día de agosto en que nos trasladaron», escribió Ban, que sobrevivió a la guerra a pesar de haber estado destinado en una unidad kamikaze que interceptaba los gigantescos bombarderos B-29.

> Otros dos alféreces. Akira Matano y Nobuo Sugimoto, y yo sobrevolamos en un avión de transporte el estrecho de Corea y aterrizamos en la base aérea de Narimasu. Al aterrizar oímos el estruendo de los motores de los cazas Tipo 2 que comenzaban a despegar. Me puso un poco nervioso ver estos aviones porque no estaba seguro de poder pilotar cazas tan modernos.

Ban no olvida las palabras que un oficial superior de su escuadrilla les dirigió a todos los aviadores reunidos en la cantina un día de noviembre:

> Se prevé que en un futuro inmediato bombarderos enemigos realizarán ataques masivos contra Tokio. La Décima División Aérea ha decidido emprender ataques *tai-atari* para minar la moral del enemigo y causarle daños graves. Se pide a todos aquellos de ustedes que quieran ofrecerse como candidatos que rellenen el impreso que tienen sobre la mesa. Después, métanlo en el sobre que está al lado y ciérrenlo bien.

Ban prosigue su relato:

> Aunque estábamos al tanto de las feroces batallas aéreas que se estaban desencadenando en Filipinas, todavía no había sensación de emergencia en la zona de Tokio. Pero tuve que rellenar el impreso. Medité tristemente unos instantes, y luego rodeé con un círculo la primera línea que decía «lo deseo con entusiasmo». A medida que la situación iba empeorando, a algunos de nosotros se nos llamaba para morir, y yo pensaba que los oficiales teníamos el deber de morir adelantándonos a los demás. Yo, por lo menos, tenía la suerte de contar con hermanos que podían cuidar de nuestra familia.

Los cuatro primeros aviadores kamikaze fueron elegidos de entre los hombres que habían rodeado las palabras «lo deseo con entusiasmo», pero Ban no estaba entre ellos:

> El 24 de noviembre se nos informó de que una gran formación de bombarderos enemigos estaba volando en dirección norte hacia nosotros. Esperábamos un ataque a gran escala. Mientras terminábamos la comida precipitadamente, resonó por megafonía la orden de despegue de nuestra unidad para interceptar los aviones que se estaban aproximando.

Seguidamente se anunció la orden: *Tokko-tai shutsu-do*! (Cuerpos de Ataque Especial, ¡salida!). Ban escribe:

> Se nos ordenó elevarnos sobre el cielo de Tokio. Nuestra compañía, con 12 cazas Tipo 2, despegó, y cuando alcanzamos una altitud de 9000 metros sobre Hachioji, observamos que se estaban acercando formaciones de B-29. Estábamos por encima del enemigo. Iba a probar por primera vez lo que es una batalla. Me precipité sobre una formación de 10 B-29 disparando con mis cañones. Los bombarderos estaban haciendo fuego sobre mí con todas sus armas. Yo no conseguí dar a ninguno de los B-29. Hice un giro brusco pero era difícil acercarse otra vez. Me sorprendió la rapidez con que volaban. Los seguí y logré alcanzarlos frente a la costa de Choshi a su regreso a Saipan. Les ataqué otra vez y tampoco tuve éxito. Como el nivel de mi combustible estaba muy bajo, volví a la base.

Aquel día fue el primer ataque suicida lanzado por la escuadrilla aérea de Ban contra los B-29. Se confirmó un «blanco» de la unidad *tokko*:

Nos quedamos anonadados ante la hazaña —dice Ban—. Nos invadió a todos una gran emoción. Aquella tarde, mientras estaba jugando una partida de *go* con el alférez Ichiki Omori en el alojamiento de los oficiales, el ayudante del teniente coronel vino a vernos y dijo: «Hemos recibido orden del cuartel general de división de formar dos unidades más de Ataque Especial con ocho aviones cada una».

Después de decir esto, el ayudante se marchó inmediatamente.

Yo conocía bien al ayudante, ya que habíamos estado en la misma clase en la academia de vuelo del Ejército. Aquella noche no pude dormir bien porque no dejaba de pensar en que él había venido para hacernos saber que a los oficiales como yo se nos pedía que liderásemos las unidades kamikaze.

A la mañana siguiente, al llegar al aeródromo, había equipos de mantenimiento ocupados en quitar los cañones de mi avión. No puedo describir cómo me sentí en ese momento. ¡Qué triste es ver como se deja a un avión de combate sin sus cañones! Ya no era un caza, sino una simple máquina de vuelo. ¡Y yo tenía que morir en esa nave! Se suponía que mi oficio era combatir en el aire, mi orgullo como piloto de combate estaba destrozado.

Cuando llegué al alojamiento de los pilotos, el teniente Yoshizawa me pidió que fuese a buscar al sargento primero Masumi Kou. Fui al alojamiento de los suboficiales y le pedí que viniese conmigo. Yoshizawa nos ordenó que mantuviésemos la posición de firmes. Le saludamos. Parecía violento mientras nos decía: «La verdad es que yo quería ser seleccionado, pero ustedes dos han sido los elegidos para una misión de Ataque Especial».

Pensé: ésta es mi sentencia de muerte. Es una orden de morir. Me oí decir «*Hai*» con una voz empañada.

Kou respondió «*Hai, yarimasu*»! («¡Sí, con mucho gusto!») en un tono optimista.

Su valentía juvenil me sorprendió. Aunque yo estaba tranquilo, me sentía incapaz de igualar su resolución. Se me informó sobre los otros miembros de mi unidad. También me enteré de que el teniente Sugimoto iba a mandar la otra unidad, aunque su salida fue anulada posteriormente. En mi fuero interno estaba disgustado por el hecho de que una orden tan importante no hubiese sido comunicada personalmente por el teniente coronel.

Ahora, tenía que afrontar una muerte segura. Ya antes había pensado con frecuencia en la muerte, pero sólo en términos abstractos, nunca como una realidad. Aquel día perdí el apetito completamente. No obstante, mi vanidad me obligó a tragarme la comida. No quería que se me viese como a un cobarde que está tan asustado que no puede comer. En el fondo, yo aprobaba los escuadrones kamikaze, pero no podía separarme tan fácilmente de mi ardiente deseo de vivir. Intentaba consolarme pensando que mi muerte contribuiría a salvar a mi familia y a mi patria de la destrucción a manos de nuestros enemigos.

Una vez que me decidí a morir, el mundo temporal se convirtió en algo completamente nuevo. Perdió toda sensualidad. Emociones como la risa, la cólera, la felicidad y la tristeza pertenecían al mundo en el que las personas aspiraban a proseguir su vida. La mía quedó desprovista de emoción. Mis compañeros se convirtieron en hombres que pertenecían a un mundo aparte. Ni

siquiera podía unirme a ellos en una conversación normal. Se me ocurrió de repente que el objetivo de volar, realizar ejercicios con armas de fuego y cualquier otro tipo de instrucción servía para ayudarle a uno a sobrevivir frente al enemigo. Perdí el interés en mantenerme en forma. No quería comer. Un nuevo pesar me envolvió al caer en la cuenta de que no podía dejar un hijo para que me diera continuidad en el mundo. Renuncié a todos los deseos terrenales y sólo esperaba ese último momento en el que iría al encuentro del enemigo en un ataque de choque corporal.

Entretanto, proseguían los ataques contra los B-29. El sargento Kou se estrelló contra un motor del ala izquierda de uno de ellos poco después de mandar un mensaje de radio diciendo: «¡Sargento Kou realizando un ataque de choque!». Derribó dos aparatos. Muchos habitantes de Tokio vieron al avión de Kou estrellarse contra el B-29 invasor e hicieron fotos, pero pocos sabían que el propio Kou pereció junto con la tripulación del avión americano.

Los pilotos temerarios pronto se hicieron expertos en chocar contra las «fortalezas volantes» B-29 de los americanos. Este tipo de ataques llevados a cabo por unidades de interceptación aumentaron gradualmente a partir de la primavera de 1945, pues los B-29 empezaron a volar a altitudes inferiores para realizar bombardeos de precisión. Más tarde Ban señalaría que había expresado su oposición a que continuase lo que desde su punto de vista era una táctica suicida contra los B-29, puesto que estaban volando más bajo y se les podía atacar eficazmente por medios convencionales. Por entonces, cazas procedentes de portaaviones americanos comenzaron a bombardear de manera regular la zona de Kanto (Tokio-Yokohama). Los informes decían que atacaban objetivos civiles para acabar con la voluntad y la moral de la población, y por tanto era de suma importancia interceptar dichos cazas. Ban consideraba que de ninguna manera valían la pena las tácticas de choque corporal contra estos aviones debido a la rapidez de sus incursiones.

Ban sólo salió una vez en una misión suicida. Pero, a causa de la densa nubosidad, ninguno de los aviones de Ataque Especial llegó a batirse con el enemigo. En diciembre comenzó la entrega de los nuevos caza Tipo 4 y la escuadrilla necesitaba entonces oficiales aviadores para mandar los escuadrones de cazas de tipo avanzado. Por esta razón, Ban y Sugimoto fueron apartados de las unidades kamikaze y se hicieron de nuevo pilotos de interceptación convencional.

# Capítulo 13

# TESTIGOS PRESENCIALES

## EL ÚLTIMO MENSAJE

Con frecuencia, ni siquiera el cuartel general tenía información de lo que sucedía en los últimos momentos de un Ataque Especial, ya sea porque los aviones de reconocimiento o los cazas de escolta también resultaban destruidos, o simplemente porque no llegaban a participar en la operación. Los pilotos suicidas eran conscientes de que nunca iban a saber si su misión tendría éxito y, por otra parte, tampoco eran muy dados a remitir mensajes de última hora. Sin embargo, hay algún ejemplo, como el enviado a mediados de noviembre de 1944 por Tsunesaburo Nishio, jefe del escuadrón Fugaku de los Cuerpos de Ataque Especial del ejército japonés, antes de que su unidad se lanzase en picado contra objetivos navales aliados al este de la isla de Luzón, en Filipinas:

> 17.47 h. Todos los aviones están listos para el ataque.
> 17.50 h. Todos los miembros de la unidad tienen la moral muy alta y están muy animados para luchar.
> 18.02 h. Hemos divisado un destacamento americano y nos dirigimos hacia ellos para destruirlos…

Aquí se interrumpió el mensaje de Nishio. Efectivamente, parece que la tarde del 13 de noviembre, miembros de la unidad Fugaku hundieron un

buque de guerra estadounidense cerca de Luzón.

## LOS ALUMNOS KAMIKAZE DE TAGATA

La primera salida kamikaze a la que asistió el instructor de vuelo Takeo Tagata tuvo lugar el 22 de marzo de 1945 y dos semanas después la segunda, en la base aérea de Matsuyana en Taipei, capital de Taiwan. Los alumnos de Tagata todavía no formaban parte de ninguna unidad suicida, pero estaban decididos a realizar ese tipo de misiones.

El 22 de marzo de 1945, la Octava División del Aire, a la que pertenecía mi unidad, ordenó que enviásemos una misión kamikaze contra la flota estadounidense que operaba en aguas de Okinawa. 21 oficiales, 2 brigadas, 80 sargentos y soldados de tropa se ofrecieron voluntarios para la misión, lo que suponía, incluyéndome a mí, el cuerpo de pilotos al completo.

Aquella mañana sonó la corneta y los 103 pilotos se juntaron en la explanada de nuestra unidad. Estaban divididos en tres compañías. También formó el personal de tierra, unos 500 hombres. El comandante Yoshiharu Kobayashi, comandante de nuestra unidad, salió del puesto de mando acompañado por su ayudante, el capitán Kiichi Kobayashi, y se subió al podio con unos papeles en la mano.

«¡Siguiendo órdenes de la División, ordeno por el presente acto que se constituya una misión *tokko*!».

Le tembló la voz al leer la lista de nombres que traía.

«¡Subteniente Tomio Hatakeyama, paso al frente! ¡Se le ordena que se ponga al mando del escuadrón Makoto [traducido de forma aproximada: “Cumpliendo con lealtad”] número 120!».

Hatakeyama exclamó «*Hai*! [sí]» y dio dos pasos adelante.

«¡Sargento primero Akio Hotta, cabos Mitsuo Hagino, Eiji Tanaka y Kazuo Higashitsubone. Se les asigna al escuadrón Makoto 120!».

A medida que iba diciendo sus nombres, daban un paso al frente gritando «*Hai*!» y se quedaban en posición de firmes detrás de Hatakeyama.

«¡Subteniente Taiso Gomi! ¡Se le ordena que se ponga al mando del escuadrón Makoto 116!».

Gomi sonrió al instante y se adelantó gritando: «*Hai*!».

«¡Soldados de Primera Shigeru Arai, Shigeo Tanaka y Kensuke Ichimaru! ¡Se les asigna al escuadrón Makoto 116!». Los tres avanzaron gritando «*Hai*!» a pleno pulmón, colocándose detrás de su jefe de escuadrón.

A continuación, los recién designados jefes de escuadrón respondieron.

«¡Subteniente Tomio Hatakeyama le informa de que él y cuatro hombres más han sido destinados al escuadrón Tokubetsu-Kogeki [Ataque Especial] 120, mi comandante!», bramó Hatakeyama.

«¡Subteniente Taiso Gomi le informa de que él y tres hombres más han sido destinados al escuadrón Tokubetsu-Kogeki 116, mi comandante!», gritó Gomi.

El comandante Kobayashi dio su conformidad a los partes y dijo:

«¡Brigada Takeo Tagata! ¡Se le ordena que supervise el transporte, el día 23 a las 10 de la mañana, del subteniente Hatakeyama y de los hombres que han sido trasladados al cuartel general de la División de Taipei, desde su lugar de embarque a la estación de Kagi!».

Dado que todos los hombres habían sido alumnos de Tagata, éste agradeció que el comandante de la unidad le permitiese acompañarlos a la estación para despedirse de ellos. A la una de la tarde se celebró una fiesta de despedida en el auditorio de la escuela primaria que utilizaba la unidad. Hatakeyama habló en nombre de su escuadrón:

Hoy se nos ha ordenado que volemos en misiones *tokko*. Ahora que hemos sido elegidos para encabezar el Ataque Especial, nos damos cuenta de la responsabilidad que descansa sobre nuestros hombros. Francamente, todavía no somos pilotos maduros, pero nos esforzaremos al máximo. Con independencia de la diferente graduación de oficiales, suboficiales y tropa de nuestro escuadrón, nos une el vehemente amor a nuestra madre patria.

El subteniente hizo una pausa y añadió, dirigiéndose esta vez a los soldados que iban a quedarse en tierra:

«Cuando acabe la guerra, reconstruid nuestra nación de modo que sea un país justo, pacífico y espiritualmente rico, que contribuya a hacer un mundo mejor. Cuidad bien de las familias de nuestros hombres».

El subteniente Gomi tomó la palabra a continuación y dijo: «Siento que muchos de nuestros superiores no hayan tenido el honor de recibir esta orden. Pero confío en que todos ustedes lucharán por la patria».

Luego, uno tras otro, todos los miembros del escuadrón pronunciaron palabras de despedida.

Tagata recuerda:

Vi caer ríos de lágrimas por las mejillas de muchos soldados que estaban escuchando a los pilotos que iban a salir. Teníamos que mostrarnos alegres. ¡Que nos perdonen los dioses por nuestro aire de melancolía! Noté un curioso contraste en las reacciones de unos y otros. Mientras que los pilotos de Ataque Especial tenían aspecto de encontrarse muy a gusto, sonriendo o riendo de vez en cuando (quizá porque, por así decirlo, habían hecho las paces con el mundo), los que se quedaban estaban tensos e incómodos. Parecía que los que iban a someterse a una terrible experiencia no eran los aviadores *tokko*, sino los otros, los que no iban a partir. Era evidente que estaban apenados. Sus ojos estaban húmedos, mientras que los de aquellos que se iban tenían un brillo y una fuerza especiales. Me asombraba su jovialidad. Tales escenas se repetían una y otra vez. Había algo sagrado, algo elevado en ese estar tan cerca de la muerte elegida. Para ellos era morir por una causa noble. En una palabra, irradiaban una energía que nos dejaba estupefactos.

A las cuatro de la tarde, Tagata volvió a su apartamento, cerca de la base, a fin de preparar una cena para el sargento Hotta y seis soldados. Iban a venir a las siete. Pidió al cocinero que hiciese la mejor comida posible. A

las seis se acercó a un estudio fotográfico para que el fotógrafo fuese a su casa. De camino, mientras pasaba por el templo sintoísta de Hokko, vio rezando delante de él al cabo Hagino, justo cuando el sol se estaba poniendo («Creo que nunca me había parecido nadie tan santo»). Tenía sólo 19 años, pero tenía también la dignidad de un hombre maduro. Tagata decidió no perturbarlo. Cuando llegaron Hotta y los soldados, se guardaron de hacer comentarios sobre la misión kamikaze y disfrutaron sin más de la velada.

Sin embargo, a Tagata no le resultó nada fácil: «Cuando brindamos no mencionamos que eran brindis de despedida».

A las diez de la mañana siguiente, Tagata y los pilotos se subieron a un camión que los llevó a la estación de ferrocarril de Kagi. El jefe de estación y un grupo de policías militares estaban esperando para presentar sus respetos a los pilotos de Ataque Especial, cuyas edades oscilaban entre los 18 y los 24 años. Estuvieron charlando hasta que el tren con dirección a Taipei entró en la estación.

Tagata estrechó la mano de cada uno de sus alumnos.

Al separarse, Hotta dijo: «A lo largo de la historia, jóvenes como nosotros han defendido a nuestra madre patria. Se nos pide que imitemos su ejemplo. Nos produce satisfacción sacrificar la vida por el bien de nuestra nación. ¡Estoy convencido de que los que sobrevivan a esta guerra, reconstruirán nuestra nación, y serán los líderes de un mundo mejor!».

Quince días después, Tagata regresó de la localidad sureña de Pingtung pilotando un caza Hayabusa (Tipo I), y aterrizó en Taipei hacia las 9.50 de la mañana. Recibió orden de acudir al cuartel general de la División, donde se le iba a hacer entrega de unos documentos para su unidad. Por la tarde, después de haberlos recogido, volvió a la base aérea de Masuyama. Poco después de las 17 horas, entró en la tienda reservada para los pilotos convencionales y su tripulación. Todo el que se disponía a volar esperaba en esa tienda, que estaba junto a la de los pilotos kamikaze que iban a partir. Tagata observó que, aparcados en la pista, había cinco cazas Hayabusa cargados ya de bombas. En ese momento salieron de la «tienda de los kamikazes» cinco pilotos, al mando de los cuales estaba un jovencísimo alférez. Sobre la gorra de aviador se habían puesto todos un *hachimaki*, la

cinta que tiene un círculo rojo en el medio, reminiscencia de la que llevaban los samuráis cuando se dirigían a la lucha. Tagata sigue recordando:

> Los cinco pilotos sonreían con naturalidad, parecían muy relajados, dadas las circunstancias. Cuando apareció el general de la División acompañado por oficiales del Estado Mayor, se pusieron en fila. Los cinco saludaron a su general. Éste, a su vez, devolvió el saludo con aire tenso, y pronunció un breve discurso de despedida con voz ahogada. Los pilotos kamikaze iban a atacar un destacamento estadounidense próximo a la isla de Okinawa. Se proponían llegar a la zona del objetivo justo antes del anochecer.

Tagata hace una observación interesante. Aunque la graduación del general, jefe de la División, era muy superior a la de los jóvenes pilotos, éstos se mostraban más tranquilos. El general parecía nervioso, como si estuviese dirigiéndose a sus superiores, no a sus subordinados. Cuando se acercó a cada uno de los pilotos para darles la mano, éstos sonreían tranquilamente, mientras que a él se le notaba la tensión en los músculos de la cara.

Luego, un ayudante dio a cada piloto la ritual tacita de sake (más parecidas a diminutos platitos). También el general cogió una taza, se sirvió el sake, les deseó suerte en la misión y todos apuraron la bebida. Después, los aviadores se dirigieron cada uno a su avión.

«Yo estaba presente —dice Tagata— y no salía de mi asombro ante lo que había visto. Hasta que no hubo pasado un tiempo, me resultó imposible olvidar el contraste que había observado en aquel encuentro de despedida».

Ya en la pista, los aviones comenzaron a desfilar uno tras otro.

Tagata recuerda la escena: «Los que estábamos mirando, puestos en fila, agitábamos la mano frenéticamente, despidiendo a los que se iban. Y aún seguíamos haciendo señales un rato después de que los aviones desaparecieran de nuestra vista».

## CUATRO BOLAS DE FUEGO

A medida que la guerra se acercaba a su fin, cada vez eran más los pilotos suicidas que caían con sus aviones, víctimas de las bolas de fuego que lanzaba la artillería naval aliada. Con frecuencia, también los pilotos de

escolta morían en acción. Tres meses antes de la rendición de Japón, uno de ellos vio cómo era eliminado todo su escuadrón; regresó sin incidentes a la base y dio un parte pormenorizado de la misión. Era el teniente Takashige Sakamoto.

Sakamoto era un experto aviador que había aprendido a pilotar en 1939, cuando era socio del Club de Vuelo de la Universidad de Kansai. Allí obtuvo el primer puesto en un concurso de ensayo, organizado por el periódico *Asahi Shimbun*, cuyo tema era la aviación. El premio era un planeador. En la primavera de 1941, mientras estaba realizando estudios superiores, se ofreció voluntario como cadete en las Fuerzas Aéreas del Ejército y luchó a lo largo de los cuatro años siguientes. Durante el último año de la guerra, como piloto de combate, hizo de observador en misiones suicidas, aunque a veces también participó con el papel de caza-escolta. Su misión consistía principalmente en guiar a los jóvenes aviadores hacia objetivos navales.

Esta relación está extraída de las notas del teniente Takashige Sakamoto en misión de escolta de una operación kamikaze:

> El 17 de mayo de 1945, a las 16 horas, formado junto con cuatro pilotos *tokko* en la base aérea de Hualien, en la costa oriental taiwanesa, informé al comandante de ala:
>
> —La formación Sakamoto se dispone a despegar para atacar buques enemigos frente a las islas Kerama [del archipiélago de Okinawa]. ¡Se calcula que a las 17.30 tendrá lugar el choque con el enemigo!
>
> Después, todos a la vez hicimos el saludo correspondiente. El comandante de ala, devolviendo el saludo, dijo lacónicamente:
>
> —Hagan todo lo que puedan. Les deseo que tengan éxito.
>
> Me sentí mal. Pensé: ¿éxito? Qué forma más cruel de despedirse de ellos. Pero sabía que, cuando uno está cerca del campo de batalla, la severidad impera. También me dije que, por un lado, estaban los que salían resueltos hacia su destino y, por otro, los que decían adiós. ¿Cómo iban a coincidir en la manera de pensar?
>
> Al cabo de poco tiempo, se empezó a oír el estruendo de los motores. Los equipos de mantenimiento se ocupaban de hacer los ajustes de última hora.
>
> Me serené. Deseaba que todos los aviones alcanzasen su objetivo sin problemas mecánicos.
>
> Tenía órdenes de conducir hasta su destino a los cuatro pilotos de Ataque Especial (*tokko*) y, después de confirmar los resultados, volver a la base. Yo no era un aviador *tokko*, pero sabía perfectamente que la mayoría de los aviones guía o escolta no regresaban, pues tenían que enfrentarse con enjambres de cazas enemigos. En cualquier caso, conocía bien a los cuatro pilotos. Todos eran oficiales subalternos: Hisamitsu Inaba, Koreshizu Ima, Tadao Shiraishi y Shunsaku Tsuji. Todos se habían graduado en institutos de ciencias de la educación. Quitaron las

ametralladoras y las radios de sus aviones, que, debido a la grave escasez, sólo llevaban el combustible necesario para las tres horas que tardarían en alcanzar el objetivo.

Los cuatro aviadores eran novatos, por lo que no eran capaces de hacer vuelos de larga distancia o en formación. Sentía una profunda admiración por ellos. Justo antes de subirnos a los aparatos, me dirigí a los cuatro jóvenes. Estaban tensos, pero no daban ninguna señal de experimentar un temor profundo. De hecho, se comportaban con bastante normalidad. Era la primera vez que hacía de guía para aviones kamikaze. Iban a ser las últimas palabras que les dirigiese. Quería elevar los ánimos, pero no sabía qué decir.

Tragué saliva y, firmemente, casi sin respirar, dije:

—Confíen en mí y síganme. ¡Eso es todo!

—¡Sí, mi teniente! —respondieron al unísono.

Di un fuerte apretón de manos a cada uno.

Los aviadores alcanzarían la zona del objetivo hacia las 17.30, justo cuando empieza a hacerse de noche. Era la mejor hora para atacar al enemigo. Inmediatamente antes de precipitarse sobre los objetivos, tirarían del seguro del cargamento de bombas.

Alguien perteneciente al personal de tierra se encargó de bajar la bandera roja, la señal de despegue.

## Sakamoto sigue contando:

Un oficial del Estado Mayor nos ordenó que iniciásemos la salida a las 17 horas. Sinceramente, odiaba este tipo de oficiales. Éste no tenía experiencia como aviador. Había venido de una unidad de infantería, y siempre que daba órdenes sonaba totalmente burocrático. No se iba a proveer a esta misión de cazas escolta. Caso de que tropezásemos con aviones enemigos, los pilotos habían recibido órdenes de estrellarse contra ellos si no hubiese modo de escapar. Entretanto, yo tenía que trabar batalla con ellos a la manera convencional. Más aún, mis órdenes me obligaban a defender a los cuatro pilotos kamikaze si sufrían un ataque.

En cuanto alcanzásemos la isla de Ishigaki, íbamos a descender rápidamente y a volar a ras del mar a altitud cero.

Tardamos dos horas y media en llegar a Okinawa. La última hora y media respiramos con gran suavidad para evitar que los radares detectasen nuestro vuelo rasante.

El tramo de hora y media a ras de las olas me dejó agotado físicamente. Tenía los músculos completamente rígidos. Pese a que el sol estaba a punto de ponerse, el cielo estaba aún claro. El mar se volvió azul oscuro. Se hizo difícil calcular la altura a la que estábamos. Ya llevaba dos horas volando sólo con la ayuda de la brújula. Vi la sombra de una isla justo delante de mí y otra que iba creciendo poco a poco a mi izquierda. Era la isla Kumejima.

Hice señales con la mano a los cuatro aviones que me seguían para que quitasen los seguros. Todos hicieron lo que les había ordenado, y vi cómo volaban por el aire las partículas de metal. Eso significaba que ahora las bombas estaban activadas.

Los cuatro pilotos agitaron el brazo para despedirse de mí. Ladeé mis alas violentamente dándoles la orden de iniciar el ataque. Rompimos la formación. Los pilotos se elevaron bruscamente en dirección a Okinawa. Vi en la oscuridad las islas Kerama [a lo lejos]. Varios centenares de buques enemigos aparecieron como puntos negros flotando sobre el mar plateado.

Me estremecí.

Eran las 19.30. La noche estaba cerrándose rápidamente. Solté los depósitos de combustible e hice fuego con mis cañones a modo de prueba. Mis cuatro pilotos habían alcanzado la altura señalada y volaban horizontalmente.

Tres kilómetros más para el objetivo.

De repente, cuatro bolas de color rojo, azul y púrpura iluminaron el cielo. Había comenzado el fuego antiaéreo procedente de los buques. Mi avión, completamente rodeado de proyectiles que explotaban, era impulsado hacia arriba por las sacudidas. El ruido era ensordecedor.

Tenía delante un espectáculo horripilante. Los cuatro aviones estaban envueltos en las cuatro bolas de fuego procedente de los antiaéreos. La escena era una exhibición improvisada de fuegos artificiales. Sólo que éstos eran mortales: como si un dios furioso hubiese desatado todos los rayos del cielo.

Miré el reloj. Eran las 19.35.Viré momentáneamente hacia la isla principal de Okinawa. Cuando volví la vista hacia los aviones, advertí que sólo había tres bolas de luz. Los pilotos que quedaban todavía volaban horizontalmente. Uno de los tres aviones fue alcanzado y vi caer hacia el mar una inmensa bola de fuego. Se deshizo y desapareció bajo las negras aguas. Dos aviones siguieron avanzando a una altura de unos 1000 metros. Ambos iniciaron su descenso. No podía verlos, pero la concentración de fuego antiaéreo me indicaba dónde estaban. Algunos segundos después, uno de ellos dio de lleno en un blanco, aunque no pude distinguir el tipo de buque contra el que se había estrellado. El avión explotó con el impacto.

Esperaba que el barco también estuviera envuelto en llamas. Pero no fue así. El otro avión también dio en un blanco. Los dos buques alcanzados parecían bastante grandes, pero no pude reconocer la gravedad de los daños.

Ahora estaba solo en medio de un cielo hostil.

Rompí el silencio radiofónico. Envié un mensaje en Morse, «*chi-gu-go*», que significaba que el avión guía había cumplido su misión.

Era el momento de dar parte de los resultados. No sabía de qué tipo eran los barcos que habíamos alcanzado ni la magnitud de los daños. Pero comuniqué que se habían perdido dos aviones, y que los otros dos habían causado daños a dos cruceros de tamaño medio. La información no era muy precisa, pero tenía que decir algo.

Inicié mi regreso a la base aérea de Hualien a las 20.00 horas.

Antes de despegar de Hualien, Sakamoto estuvo pensando en su hogar. En rápida sucesión, dice en sus notas, le vinieron a la mente el rostro de su mujer (era recién casado) y la imagen del santuario Yasukuni, el monumento a la guerra situado en el barrio de Kudan de Tokio. Todos los soldados tenían grabada en la mente la idea de ser deificados en ese lugar sagrado, el más famoso de los templos sintoístas. *Yasukuni de aou*!, (¡nos vemos en Yasukuni!) era la consigna de oficiales y tropa. Una conocida canción castrense de la Segunda Guerra Mundial, que aún hoy cantan los jóvenes, incluye estos versos:

*Están abriendo las flores del cerezo*
*en el santuario de Yasukuni, en Kudan,*
*florezcamos juntos en la misma rama*[33].

Después de haber observado cómo los cuatro aviones suicidas caían en la acción, Sakamoto envió señales a su base y dio media vuelta para dirigirse a Taiwan. Nunca se había sentido tan cansado. Era su primera experiencia como guía de una misión kamikaze y observador de sus resultados. Le invadió el deseo de dormirse y a ratos se quedó medio dormido. Le sorprendió lo agotado que estaba físicamente.

Era un piloto veterano y ya sabía lo que era volar más de siete horas seguidas. Pero presenciar los últimos momentos de cuatro pilotos kamikaze le había debilitado.

Cuando vio las luces rojas de la base aérea de Hualien que señalizaban la pista de aterrizaje ya eran más de las diez de la noche. Un haz de luz apareció en el oscuro cielo para guiarle en el aterrizaje; automáticamente encendió las luces e inclinó las alas. Nada más tomar tierra, salió de la carlinga de un salto y, sintiendo el peso de su reciente misión, se fue tambaleando hasta su comandante de ala, que aguardaba con impaciencia junto a la pista. Saludó, y luego dio el siguiente parte:

> ¡La formación de Sakamoto atacó con éxito al enemigo! Todos los aviones llegaron hasta la zona del objetivo en aguas de Okinawa, pero dos se perdieron con el intenso fuego antiaéreo. Dos chocaron con buques estadounidenses a las 19.35, alcanzando dos cruceros de tamaño medio. ¡Siento no haber podido determinar mejor los resultados debido a la oscuridad y al fuego antiaéreo!

—¡Buen trabajo, teniente! —respondió el comandante de ala mirando a Sakamoto a los ojos—. ¡Oímos claramente las señales que envió desde las aguas de Okinawa! Ahora descanse bien.

En julio de 1944, el general de División Kiyaro Yoshida, comandante en jefe de la División Aérea n.º 10, con base en las proximidades de la ciudad de Kyoto, ordenó a siete alas que estaban a su mando que formasen unidades de Ataque Especial. Cada ala había de formar una unidad de cuatro cazas. También se pusieron al mando del general Yoshida tres divisiones de instrucción de vuelo. El teniente coronel Shizuma Matsumura,

un oficial del Estado Mayor de la división, fue a cada una de las bases aéreas en un avión de enlace para comunicar la orden.

Por entonces, el almirante Onishi proclamó que tenía un plan para ganar la guerra, plan que fue publicado de forma resumida en el diario *Yomiuri* el 19 de julio de 1944. Decía: «Tenemos unas armas llamadas aviones. Si estamos dispuestos a estrellarlos contra el enemigo, no tenemos por qué temer a sus unidades móviles».

El resumen terminaba con estas palabras: «Aquellos que realicen ataques de choque corporal sin prestar atención a su vida merecen el nombre de soldados divinos».

# Capítulo 14

# LOS COREANOS

En el Museo de la Paz de Chiran, al sur de Kyushu, donde se encuentra la colección de objetos relacionados con los kamikazes mejor surtida de Japón, se rinden todos los honores a los «soldados divinos» del almirante Onishi. En la entrada del museo nos encontramos con la primera atracción: más de 1000 grandes linternas/faroles de piedra, llegan hasta la altura del hombro de una persona, en recuerdo de los 1036 jovencísimos pilotos kamikazes (la mayoría tenía entre 17 y 19 años) que volaron desde las bases de Kyushu en misiones sin retorno contra objetivos ingleses y estadounidenses. Si se miran de cerca se puede ver en cada una de ellas el nombre de un piloto caído y en relieve la típica imagen de los kamikazes: una gorra de aviador calada sobre una cara mofletuda. Los silenciosos visitantes se confunden con las interminables filas de linternas, y algunos se detienen delante de una en concreto para leer un nombre. Al contemplar las fotos de los aviadores, más de uno comenta que desde el momento en que despegaron para acometer su última misión en aguas de Okinawa los pilotos se libraron del proceso de envejecimiento. Se dice que todos estos jóvenes tienen todo el aspecto de Peter Pan.

El guía explica que en la sala principal hay una fotografía por cada linterna: en total 1036 fotos, once de ellas correspondientes a pilotos coreanos caídos en combate.

Durante la guerra, 202 341 coreanos prestaron servicio en el Ejército y en la Armada de Japón[34]. De ellos, perecieron 22 183. En 1938 se admitieron por primera vez voluntarios coreanos en las filas japonesas, con excepción de la élite que ya venía incorporándose a los cuerpos de oficiales. En 1941 el Ejército anunció que iba a admitir 3000 voluntarios coreanos, y recibió 145 000 solicitudes de jóvenes entusiastas. En 1942 más de 250 000 optaron a entrar en un nuevo contingente de 3000. Luego, en 1944, comenzó el reclutamiento militar en Corea. Todos los coreanos que cayeron en la guerra han sido elevados a la categoría de dioses y reciben culto en el santuario de Yasukuni.

El problema más frecuente con el que se encontraban los coreanos era el de la identidad. Muchos de ellos, conscientes de ser diferentes, intentaban pasar desapercibidos. Otros, cultos y pudientes, procuraban integrarse.

Un guía del museo señala la foto del capitán Kim San Pil, un coreano que, el 3 de abril de 1945, dirigió una formación de siete aviones kamikaze contra la flota estadounidense que operaba frente a las costas de Okinawa. Los ocho aviadores despegaron de la base aérea de Nyutabaru en la prefectura de Miyagi, al noreste de Chiran, en la isla de Kyushu. Kim era alférez en el momento de la salida, y fue ascendido a capitán a título póstumo, saltando dos grados, como era habitual en el caso de los pilotos de Ataque Especial. La historia de Kim San Pil es interesante no sólo porque versa sobre la vida de un piloto suicida, sino también porque revela cómo se enfrentó al problema de la identidad un piloto nacido en Corea.

Según el hermano mayor de Kim, Kim San Yol, San Pil le dijo después de haberse incorporado a los Cuerpos del Aire del Ejército de Japón: «Debo volverme más japonés que los japoneses para que yo, como coreano, me pueda ganar su respeto». Parecía que una manera de lograrlo era la habilidad en artes marciales, por lo que, inmediatamente, San Pil recibió clases de kendo y se convirtió en un experto en este deporte.

Kim San Pil había nacido en Corea en 1921. En 1943, cuando se graduó en la Escuela Superior Yon Hi de Seúl (ciudad que por entonces se llamaba Keijo), se alistó voluntario en los Cuerpos del Aire del Ejército Imperial, que aquel año admitieron a tres coreanos procedentes de dicha escuela, incluido Kim San Pil. Yon Hi era una escuela privada de prestigio, fundada

por los misioneros cristianos. Cuando Corea recuperó la independencia, pusieron a la escuela el nuevo nombre de Universidad Yonsei.

Kim San Pil recibió la instrucción como piloto en la Academia Militar de Vuelo Tachiarai, en Kyushu. Cuando oyó que los Cuerpos del Aire del Ejército habían admitido a otros cinco estudiantes de la escuela Yon Hi, escribió una carta a Gyo Karashima, el director de la academia, en la que decía:

> Le escribo esta carta con un sentimiento de alegría, pero también con mano temblorosa. Me invade una profunda satisfacción, que me ayuda a reponerme del agotamiento físico producido por la dura instrucción que recibo. Le prometo que lucharé valientemente y daré ejemplo a los compañeros de cursos inferiores, derramando mi sangre en el cielo para que sirva de faro y puedan seguirme.

En otra carta que envió San Pil a Karashima también dice: «Todos los días nos dedicamos a aprender a volar. Gracias a la competencia de los instructores tengo el nivel de un gorrioncito. Necesitaré todavía tiempo para convertirme en águila[35]».

La primera vez que se fue de permiso, Kim encontró tiempo para visitar su *alma mater*. Sabiendo que venía, todos los estudiantes contribuyeron para comprarle un regalo: una espada samurái. Cuando le pidieron que pronunciase unas palabras de ánimo a todos los estudiantes, se quitó la chaqueta, se subió a la tarima y gritó: «¡Seguidme!».

Eso fue todo lo que dijo.

Luego bajó de la tarima y echó a correr sin más dilación. Los estudiantes le siguieron por campos y bosques, subiendo y bajando colinas durante una hora. Fue una auténtica demostración de energía juvenil y de resistencia.

Muchos estudiantes de Yon Hi siguieron el ejemplo de Kim y se incorporaron a los Cuerpos del Aire del Ejército. Cuando terminó el curso de vuelo en Tachiarai, Kim tuvo un breve destino en Manchuria y luego regresó a Kyushu vía Corea. El último encuentro de los hermanos Kim tuvo lugar en Pyongyang (entonces llamada Heijo), el 15 de febrero de 1945, en una posada en la que estaba alojado San Pil. Éste ya había pedido ser voluntario en una misión kamikaze. Por aquel entonces, su hermano mayor

Sam Yol ejercía de dentista en la ciudad portuaria de Chinnampo, en la costa del mar Amarillo (Chinnampo, llamada Nampo, está situada en lo que hoy es Corea del Norte).

Al saber que su hermano y sus hombres iban a pasar dos noches en Pyongyang, San Yol fue a toda prisa a esta ciudad para verle. Cuando se reunieron, San Pil, conteniendo la emoción, le reveló que en breve saldría en una misión suicida.

«Probablemente esta noche será la última vez que nos veamos —le reveló el más joven de los Kim—. Pero, por favor, no se lo digas a nuestra madre». Efectivamente, aunque a Kim San Pil le quedaban todavía seis semanas de vida, ésa fue la última vez que se vieron los dos hermanos. El 3 de abril, San Pil y sus hombres, todos adolescentes japoneses, perecieron en una misión suicida.

San Pil le dijo también a su hermano que había pagado a unas mujeres para que pasaran la noche con sus compañeros más jóvenes porque «me dio pena que los chicos muriesen sin haber probado las mujeres —y añadió—: Los chicos se quedaron muy satisfechos con la experiencia. Por la mañana se les veía de muy buen humor».

Los últimos días de San Pil han sido documentados por Karashima y por la propietaria de la posada donde aquél se alojaba.

De febrero a marzo de 1945, Pil pasó un mes en la ciudad de Matsumoto, en la isla de Honshu. Dado que Kyoshu estaba expuesta a fuertes ataques aéreos estadounidenses, trasladaron su escuadrón a una región montañosa para continuar la instrucción. Él y los 14 pilotos kamikaze, junto con 13 hombres de mantenimiento, se alojaron en una pensión llamada Hinomeyu Ryokan.

Kazu Nakano, por entonces la joven esposa del hijo de la posadera, tiene un recuerdo vivido de Kim: «Era un joven extremadamente guapo y fornido». Las sirvientas de la posada le «adoraban». Según ella, Kim y otros cuatro oficiales que se alojaban en la posada «eran todos extremadamente correctos y formales. Si bebían y cantaban, lo hacían sin excesos, y, de todos modos, siempre se levantaban de buena hora y se iban al aeródromo. Generalmente se acostaban después de la cena».

En Matsumoto se realizaron los correspondientes ajustes en los aviones para que pudieran cargar con una bomba de 500 kilos en lugar de una bomba de 250, que era lo normal.

En la posada Hinomeyu se conserva todavía una hoja de papel en la que cada uno de los oficiales escribió palabras de despedida antes de ir a su base kamikaze en Kyushu. Kim San Pil escribió: «Soy coreano, así que escribiré en coreano». Escribió en hangul, el abecedario coreano: «*Eguk*» (patriotismo) y «*Chonwha Peha Mansei*!». (¡Larga vida a Su Majestad el Emperador!). Luego añadió en *katakana*, o fonética japonesa: «*Aikoku*» (patriotismo) y «*Tenno Heika Banzai*!». (¡Larga vida a Su Majestad el Emperador!).[36]

En la oscuridad de la noche del 3 de abril, Kim San Pil, en su calidad de jefe de escuadrón, dirigió el ataque de sus seis jóvenes pilotos kamikaze a los barcos de la Armada de Estados Unidos frente a la costa de Okinawa. Pero ésta no fue su última salida. Después de ver a sus hombres caer en picado sobre sus objetivos, aterrizó en la base aérea Minami (sur) de Okinawa, todavía bajo control japonés. Saltó de su avión, se dirigió rápidamente al puesto de mando y saludó con prontitud al comandante de la base, al que informó del éxito de la misión. Hecho esto, subió a su avión y despegó, para arrojarse poco después sobre el objetivo: una inmensa flota estadounidense estacionada a poca distancia de la costa.

En la isla se libraban continuamente encarnizadas batallas terrestres.

El 11 de mayo de 1945, el piloto coreano alférez Tak Kyon Hyen despegó de la base aérea de Chiran. Se había graduado en la Escuela de Medicina de Kyondo y se había alistado como voluntario en los Cuerpos del Aire del Ejército recibiendo instrucción en Tachiarai. La noche antes de coger el avión en su última misión visitó a un amigo en Tomiya Ryokan, y le hizo confidencias a Tome Torihama, la propietaria del restaurante, que era como una madre para los jóvenes pilotos. Recuerda que le dijo: «Sabes que soy coreano. Quiero ir en una misión de Ataque Especial lo antes posible, por nuestro Imperio. Mamá, procura que tu vida sea larga y provechosa. ¡Hazlo por mí! Ahora permíteme que te cante una canción coreana[37]».

A continuación, Tak se puso a cantar una triste balada tradicional, *Ariran*, que trata de un joven que se separa de su amante y sube solo a una colina. (Ariran es el nombre de un puerto de montaña en Corea). Tak, que tenía 24 años, cantó la canción una y otra vez. Su compatriota Kim San Pil, cuando bebía, había cantado muchas veces *Ariran* con sus colegas, los oficiales japoneses, que entonaban también canciones militares.

*Ariran, Ariran, Arahriyo…[comenzaba la canción]*
*Vas a cruzar el puerto de Ariran*
*abandonándome,*
*pronto te dolerá el pie.*

El más joven de los aviadores coreanos cuyas fotografías llenaban las paredes del Museo de la Paz de Chiran era el sargento primero Park Ton Fun, que tenía sólo 17 años cuando despegó de la base aérea central de Okinawa el 29 de marzo de 1945. Los norteamericanos aterrizaron en Okinawa cuarenta y ocho horas después.

# Capítulo 15

# EL ÚLTIMO BANZAI.
# EL RECUENTO FINAL

El fenómeno kamikaze demostró ser el aspecto más cruento y espectacular de la campaña de Okinawa. Un primer aviso tuvo lugar durante la invasión de Filipinas dirigida por el general MacArthur, pero la auténtica pesadilla para la Armada estadounidense llegó durante su gigantesca operación anfibia en Okinawa. En esta famosa batalla (entre abril y junio de 1945), interminables oleadas de aviones suicidas hundieron o causaron graves daños en casi 200 barcos estadounidenses, y produjeron una lluvia de muerte. Un observador norteamericano describió la escena como «el mayor manicomio del mundo», y el periodista estadounidense, Homer Bigart, escribió a finales de junio: «Desde Pearl Harbour, la Armada de Estados Unidos nunca había sufrido semejantes pérdidas».

A 560 kilómetros de las islas de la metrópoli japonesa, Okinawa fue el escenario de algunos de los combates marítimos, terrestres y aéreos más intensos que tuvieron lugar entre las fuerzas japonesas y estadounidenses, y también de la última campaña crucial de la guerra. Se han descrito muchos episodios de la contienda, pero aún se mantiene la controversia sobre el hundimiento del *Yamato*, el acorazado más grande del mundo, orgullo de la flota japonesa.

Durante la lucha por Okinawa se sacrificó el *Yamato* en un intento inútil de defender esta posición estratégica. Muchos libros han descrito con abundancia de detalles el hundimiento de este barco de 67 000 toneladas como una auténtica hazaña kamikaze. No fue tal. Con todo, la última salida del *Yamato* en abril de 1945 es objeto de gran controversia.

El acorazado *Yamato*, junto con su buque hermano *Musashi*, fue objeto de burla más de una vez para los hombres del Ejército y de la Armada. Lo consideraban «uno de los tres colosos más inútiles del mundo», junto con las pirámides egipcias de El-Giza y la Gran Muralla china. El almirante Takijiro Onishi, conocido como un visionario mal educado, dijo muchas veces a sus superiores que «desguazasen» los dos barcos. Nada propenso a guardarse su opinión, abogaba por que suprimiesen la Armada y la convirtiesen en una fuerza aérea. Incluso pidió que sustituyesen el emblema del ancla por el de una hélice.

Los dos gigantescos «carros de combate» fueron botados poco después de estallar la guerra del Pacífico en previsión de una batalla decisiva entre las flotas de superficie, algo que recuerda vagamente a la Primera Guerra Mundial. Los hombres mejores y más brillantes de la Armada de Japón entraron en artillería. La consigna «*Taikan Kyoho-shugi*». («Barco Grande, *Artillerismo* Grande») imperó en la jefatura de la marina militar durante el comienzo de la guerra. Sin embargo, los oficiales de la Armada se reían disimuladamente tanto del *Yamato* como del *Musashi*: los consideraban auténticos «hoteles» (así los apodaban) porque no participaron en la contienda hasta octubre de 1944, en aguas de Filipinas.

Con todo, un halo rodeaba al *Yamato. «Yamato»* es el nombre poético con el que antiguamente se conocía a Japón. La idea de construir el *Yamato*, el *Musashi* y el *Shinano* surgió a raíz de la obligada aceptación por parte de Japón del ratio 5-5-3 que impuso el Tratado de Londres sobre Limitación del Armamento Naval, que asignó a Gran Bretaña y a Estados Unidos las porciones más grandes[38]. Lo más destacable del *Yamato* eran los cañones de 46 centímetros que superaban en alcance a los acorazados estadounidenses y británicos. (En una acción, una sola andanada de los cañones más grandes del acorazado derribó un escuadrón entero de aviones

estadounidenses). El *Yamato* se botó en diciembre de 1941, el *Musashi* en agosto de 1942 y el *Shinano*, reconvertido en el mayor portaaviones del mundo, en noviembre de 1944[39].

Un debate que alimenta la controversia en torno al posible carácter suicida de la última salida del *Yamato* es el que mantienen los historiadores navales militares sobre si la nave sólo tenía combustible para un viaje de ida hasta las aguas de Okinawa. Según un informe, antes de esta última salida, oficiales del Estado Mayor tomaron disposiciones para reunir combustible adicional y llenar así los depósitos de todos los barcos con el fin de que pudiesen volver a puerto, en el caso de que fuera posible. Pero la jefatura de Marina sabía la desagradable verdad: que la misión estaba condenada al fracaso. En ese sentido, la salida del *Yamato* era suicida; es decir, era una especie de ataque seudokamikaze. De hecho, se la llamó «*Kaijo tokkotai*» —que traducido quiere decir algo así como «escuadrón marítimo de Ataque Especial»—. Se utilizaba esta denominación para subir la moral de los aviadores kamikaze. El jefe del Estado Mayor del comandante en jefe de la Flota Mixta le dijo al almirante Seiichi Ito, al mando de la operación, que su flota «daría ejemplo a los *ichioku tokko* [“100 millones de *tokko*”, lo que quiere decir que todo japonés debía estar dispuesto a perecer en las Fuerzas de Ataque Especial, una consigna que por entonces estaba en boga]».

En cualquier caso, desde el momento que había una mínima posibilidad de que el *Yamato* y el resto de la flota sobreviviesen (aunque hablar de mínima es mucho decir, puesto que la creencia general era que había una posibilidad entre mil de que el *Yamato* alcanzara las aguas de Okinawa y bombardeara los buques estadounidenses), su misión no constituía un Ataque Especial o kamikaze en el sentido estricto de la palabra.

Entretanto, la jefatura de Marina consideraba que no se podía permitir que Japón se rindiese con el acorazado *Yamato* atracado intacto, o con escasos daños. El orgullo de la flota tenía que hundirse honrosamente en una batalla y transmitir así a las futuras generaciones que la nación había luchado hasta el último minuto. El vicealmirante Ito, comandante de la Segunda Flota —que incluía el *Yamato*, el crucero ligero *Yahagi* y varios destructores—, había recibido órdenes del comandante en jefe de la Flota Mixta de «aniquilar al enemigo» y «legar a la eternidad la gloria de la

unidad de superficie de la Armada Imperial». De nuevo cabe decir, aunque parezca exagerado, que la misión fue «suicida» pero no que fuera, estrictamente hablando, una «misión suicida».

El 7 de abril de 1945 el mando estadounidense descubrió su objetivo naval y cientos de aviones, procedentes de los portaaviones, hicieron blanco en la flota de Ito, llegando a caer sobre el *Yamato* más de una docena de bombas y torpedos, destruyéndolo. Hacia el final de la tarde habían hundido el *Yamato* y el *Yahagi* junto con algunos de los destructores causando muchas víctimas. Según algunos informes, el *Yamato* desapareció junto con 2500 hombres de una tripulación que en total superaba los 3000.

Desde entonces, los jóvenes japoneses han glorificado al *Yamato*. El cómic de mayor tirada, *Uchu-senkan Yamato* (*Yamato*, el Acorazado del Espacio), se convirtió en una película de animación que tuvo gran éxito. Hideaki Kase oyó decir una vez a un oficial de la Armada japonesa de la posguerra (llamada Fuerza de Autodefensa Marítima): «Si el *Yamato* hubiese sido capturado por los estadounidenses después de la rendición, nosotros (la F. A.M.) no habríamos heredado el espíritu de la Armada Imperial».

El almirante Ito, que se hundió con su buque insignia, había prestado servicio como jefe del Estado Mayor del comandante en jefe de la Flota Mixta y como segundo jefe del Estado Mayor General de la Armada del Alto Mando Imperial. Graduado en la Universidad de Yale, había servido, entre 1927 y 1930 como ayudante agregado de la Marina en la embajada japonesa, en Washington, donde llegó a conocer a alguno de los almirantes con los que tuvo que habérselas en el Pacífico, entre ellos Raymond A. Spruance.

Cuando Ito salió de casa antes de su última misión, su mujer, Chitose, le dijo en broma: «No voy a dejarte pasar por esa puerta si pierdes la próxima batalla». Se sonrieron. El día antes de la salida fatídica, Ito escribió a su mujer una última carta:

> Mi querida y adorada Chitose:
>
> Estoy de buen ánimo y a punto de salir, pues se me ha confiado una misión meritoria. Estoy decidido a esforzarme al máximo y a luchar hasta el final para corresponder a la nación con lo poco que pueda.

En este momento, cuando pienso en los días que hemos compartido tú y yo, me doy cuenta de que estuvieron repletos de felicidad. Al mismo tiempo, te agradezco con todo mi corazón que, como combatiente, me hayas ayudado a partir sin renuencia, y me felicito de tener tanta suerte, pues puedo dejarlo todo en manos de lo que más amo, que eres tú.

Confío en que comprendas lo que siento en este momento y en que sepas que la alegría me ha inundado hasta el último instante. Espero que esto te ayude a mitigar la soledad durante el resto de tu vida.

Deseo de todo corazón tu felicidad.

Seiichi.

El subcomandante Nobuo Fuji, graduado en la Academia de la Armada, cuenta cómo dirigió un ataque kamikaze mortal un mes antes de que terminase la guerra, utilizando los aviones que estaban a mano, incluso los más lentos y viejos: ocho biplanos achaparrados que no volaban a más de 160 kilómetros por hora. Los biplanos, comúnmente conocidos como *Aka-tombo* (Libélula Roja), estaban destinados a la instrucción, pero el Ala n.º 29 de Taiwan, formada en junio de 1945, los reconvirtió para que pudieran transportar bombas de 250 kilogramos.

Con la pérdida de miles de aviones durante el último año de la guerra se emplearon aparatos de todo tipo, incluso lentos biplanos, para realizar ataques kamikaze contra la enorme concentración de buques estadounidenses en aguas de Okinawa. Pero estas acciones no eran decisivas y, en cualquier caso, la mayoría de los mandos superiores sabían que la victoria era imposible. Dado que la nación estaba siendo duramente castigada por los barcos y aviones aliados, los ataques suicidas se habían convertido en el principal medio de demostrar la voluntad que tenía el pueblo de resistir.

El 24 de julio despegaron desde Taiwan los ocho biplanos, penosamente lentos, acompañados por Fuji en un caza Zero, y aterrizaron en la isla de Miyakojima, cerca de Okinawa. Antes de salir, tuvo lugar la ceremonia habitual en la que el comandante les sirvió las tradicionales tacitas de sake. Los jóvenes pilotos llevaban sobre la gorra de aviador las cintas del sol naciente. Después de brindar, posaron para una fotografía de grupo.

El 28 de julio se recibió un mensaje del cuartel general de Taiwan con la orden de llevar a cabo esa misma noche una salida suicida contra los buques

enemigos en aguas de Okinawa. Se reunió a todos los pilotos y se dio la orden de que los aviones despegaran a las 21 horas[40].

Fuji fue al alojamiento de los pilotos a las 19.30 y vio a los hombres sentados en el suelo, formando un círculo y cantando canciones infantiles y tradicionales. Poco después de las 20.30, los ocho pilotos formaron en la pista de aterrizaje. Fuji les transmitió la orden de manera formal, dijo unas pocas palabras de despedida y les dio la mano a todos. Los ocho aviones, lentos y obsoletos, desaparecieron en el cielo hacia el noreste.

Pero media hora después del despegue, Fuji oyó un zumbido que procedía del noreste y, uno a uno, los ocho biplanos volvieron a aterrizar en la pista. Todos se habían desprendido de las bombas antes de aterrizar tal y como se les había ordenado. Los pilotos declararon que los motores habían empezado a hacer un ruido anómalo. Fuji hizo que los equipos de mantenimiento revisaran los motores pero los encontraron en buen estado. Pensó que debido a los nervios los pilotos confundieron el sonido normal del motor con una avería grave. Él estaba dispuesto a renunciar al ataque, pero los ocho hombres le rogaron que les concediese otra oportunidad.

Fuji envió un cable al cuartel general en el que explicaba cómo había fracasado la misión, añadiendo que los hombres ansiaban volver a intentarlo.

En la mañana del 29 de julio se recibió del cuartel general la orden de volver a realizar el ataque suicida aquella noche. Los ocho aviones despegaron. Tiempo después Fuji volvió a oír el zumbido. Habían vuelto cuatro. Los pilotos, muy serios, dijeron que una vez más los motores «no estaban funcionando con normalidad». Y añadieron:

—Denos permiso para despegar en cuanto se arregle la avería.

—Entendido —contestó Fuji con brusquedad—. Os voy a dejar intentarlo una última vez. Si regresáis, no tendréis que volver a salir.

A las 22.40, los cuatro biplanos volvieron a despegar. Esta vez sólo regresó uno. Fuji le dijo al piloto que no tenía que volver a participar en el ataque.

Fuji regresó a Taiwan a la mañana siguiente. A su vuelta oyó que un avión de reconocimiento, que salió de su base en Xinzhu, había llegado hasta las aguas de Okinawa y había visto una gran columna de fuego salir

con fuerza de un destructor estadounidense. Aquella mañana los únicos vuelos kamikaze que se hicieron fueron los de los aviones de instrucción de Fuji. Después de la guerra, leyó en los archivos estadounidenses que el *Callaghan* se hundió al recibir un impacto directo de un avión kamikaze en una de sus torretas a las 12.41 de la mañana. La bomba había hecho explosión en la sala de máquinas, prendiendo fuego al buque y a los depósitos de municiones.

Otros informes oficiales apoyan esta información. Dicen que un biplano atravesó indemne una lluvia de fuego antiaéreo y se estrelló contra el «gobernalle superior n.º 3» del destructor; que la bomba penetró la cubierta destrozándola, explotó en la sala de máquinas y mató a todos los operarios que se encontraban allí. Cinco minutos después hicieron explosión los depósitos de municiones, y muchos hombres que intentaron controlar los daños murieron o resultaron heridos. Unos minutos después, el barco se hundió; se perdieron 47 tripulantes y hubo más de 70 heridos. Antes de hundirse, el destructor había derribado 13 aviones kamikaze.

Obsoleto o no, el lento Libélula Roja que alcanzó al *Callaghan* había causado un daño terrible. Según informes oficiales, el *Callaghan* fue el último buque estadounidense hundido por un ataque kamikaze.

## UN ALMIRANTE BOMBARDERO SUICIDA

El día que Japón se rindió, el propio vicealmirante Matome Ugaki, comandante de la Quinta Flota Aérea de la Armada, cuyo cuartel general estaba en Kyushu, quiso morir en una acción de picado y embestida. Poco después de las 17 horas del 15 de agosto, once bombarderos biplaza despegaron de la base aérea naval de Oita en Kyushu. Ugaki se apretó con otro pasajero en el asiento de atrás del avión que fue en cabeza. El piloto era el teniente Tatsuo Nakatsuru y el pasajero adicional el sargento mayor Shushou Endo. El vicealmirante, de 56 años, se obstinó en sacrificar su vida junto con los tripulantes más jóvenes. Ugaki y Endo compartieron el mismo asiento dentro del pequeño aparato. (Por cierto, el teniente Nakatsuru fue compañero del primer piloto kamikaze, Yukio Seki, que perteneció a la

promoción número 70 de la Academia de la Armada. Se graduaron en noviembre de 1941 un total de 432 alumnos. Nakatsuru y Seki estaban entre los cinco únicos oficiales que se hicieron pilotos de bombarderos en picado).

La Quinta Flota Aérea de la Armada había estado realizando frecuentes operaciones kamikaze contra la flota estadounidense. A las 12 horas del 15 de agosto, día de muchísimo calor, el emperador Hirohito transmitió por radio un comunicado a la nación en el que dijo que Japón había aceptado la Declaración de Potsdam, que suponía rendirse a los Aliados. El vicealmirante, al igual que el almirante Onishi, no podía aceptar la idea de capitulación.

Ugaki se había salvado por los pelos de la muerte el 18 de abril de 1943, cuando unos cazas estadounidenses realizaron una emboscada a dos bombarderos medianos de la Armada japonesa, abatiéndolos y matando al almirante Isoroku Yamamoto (que se hizo famoso por haber planificado el ataque de Pearl Harbour) cerca de Nueva Guinea. Ugaki, que estaba en el avión que iba detrás del de Yamamoto, fue herido de gravedad al estrellarse su aparato en la jungla. Cuando Yamamoto y Ugaki se dirigían a una base aérea naval en Nueva Guinea para hacer una visita de inspección, fueron descubiertos y atacados en el aire.

Ugaki era un hombre duro, decidido, sin temor alguno, que, se decía, encarnaba el espíritu del samurái. El día que se decidió la fecha del ataque de Pearl Harbour, el almirante Ugaki, que se encontraba a bordo de un navío, escribió dos poemas en un diario en el que declaraba su intención de morir por su país. Aquel día se conmemoraba el nacimiento del emperador Meiji, fiesta nacional, y el barco estaba engalanado con banderas. (Meiji fue el fundador del Japón moderno). Éstos son los poemas de Ugaki:

*Hacía calor en la cubierta superior. Se estaba a gusto al sol.*
*Reconocí un banco de caballas bajo el agua.*
*Traigo mi caña. Pronto los hombres siguen mi ejemplo y echan los hilos al agua.*
*Los hombres están juntos, de pie, compartiendo este pasatiempo delicioso.*
*Apenas pescamos una docena de peces pero nos divertimos.*

*Caballas nadando.*
*Los hombres se apiñan para admirarlas en nuestro barco engalanado.*
*Con nuestras cañas en la mano alcanzamos momentos de humildad.*
*[Ahora] esperamos la tormenta que se avecina.*

[Evidentemente Ugaki se refiere al conflicto inminente con Estados Unidos].

Continúa el diario de Ugaki:

A las 20 horas se recibió un comunicado diciendo que el comandante en jefe iba a volver a Kure [el puerto de Kure, cerca de Hiroshima] el día siguiente por la tarde. La reunión en la residencia oficial del ministro [de la Marina Militar] terminó antes de lo esperado, lo que le permitió [al comandante en jefe de la Flota Mixta, el almirante Isoroku Yamamoto] regresar al buque insignia un día antes. Eso quería decir que se había tomado una decisión oficial. Después llamó por teléfono el jefe de la Dirección Primera [del Ministerio de la Marina Militar] diciendo que se había alcanzado un acuerdo con el Ejército de Tierra para escoger un día entre el 8 y el 10 [de diciembre de 1941, como fecha del comienzo de la guerra]. Estamos totalmente preparados. Todo el mundo debe [estar preparado para] sacrificar su vida. Todo el mundo debe estar dispuesto a morir. Yo también consagraré mi vida al bien de la nación.

A mediados de agosto de 1945, cuando a Ugaki le llegaron indicios de la rendición inminente de Japón, decidió morir. Tuvo que insistir para que le permitiesen participar en lo que tal vez fue el último ataque kamikaze contra la flota estadounidense. El 14 de agosto el vicealmirante Ugaki llamó al comandante Hiromu Miyazaki, oficial de Estado Mayor de categoría superior a la de aquél, y le dijo que redactase una orden para una salida kamikaze que dirigiría él mismo. Muy sorprendido por lo que oyó, Miyazaki rehusó. Pero Ugaki se mostró inflexible y Miyazaki fue apresuradamente a consultar al jefe del Estado Mayor y dos oficiales más. Todos se sumaron a su intento de disuadir al almirante. Pero tampoco lo consiguieron. Ugaki, que llevaba su diario meticulosamente, hizo esta anotación el 15 de agosto:

Se ha dicho en misiones extranjeras que el Imperio [de Japón] iba a rendirse incondicionalmente y que Su Majestad iba a hacer personalmente un comunicado por radio. Mandé que preparasen cinco [aviones de combate] Suisei, y dije que dirigiría personalmente el Ataque Especial contra buques enemigos en la zona de Okinawa.

El 15 de agosto, muy de mañana, poco antes de las 4, Ugaki hizo venir a su oficina en el refugio de la comandancia, al oficial del estado mayor encargado de operaciones, el capitán Masaomi Tanaka. Ugaki volvió a ordenar que preparasen cinco aviones para un ataque en las aguas de Okinawa. Por entonces, el Alto Mando de la Armada ya había dado orden a

la Quinta Flota para que no hiciese fuego sobre las fuerzas estadounidenses o rusas a menos que fuesen provocados por el adversario.

Tanaka vaciló. Viéndolo, Ugaki sonrió y dijo:

—Me voy. Por favor, haga lo que he ordenado.

Pero, una vez más, Miyazaki y los otros oficiales se acercaron a Ugaki y le rogaron que retirase su orden. Ugaki, que ahora tenía una expresión muy seria, no cedió. Dijo:

—Denme la oportunidad de morir dignamente como un soldado. Debo unirme con los hombres que, bajo mi mando, han dado su vida con gusto, creyendo en la victoria final de nuestra nación. ¡Déjenme ir!

A las 12 del mediodía, todos habían formado filas fuera del refugio, en la plaza de armas, para escuchar la voz del Emperador a través de un sistema de altavoces. Cuando Ugaki volvió a su oficina, anotó en su diario las siguientes palabras:

«14.00. Reuní a todos los oficiales del Estado Mayor. Brindamos por última vez. Así que cierro para siempre mi diario de guerra».

El ataque suicida que dirigió Ugaki fue llevado a cabo por 23 hombres a bordo de 11 aviones.

Después de alzar las tacitas de sake con sus compañeros oficiales, Ugaki se quitó los galones, cogió una daga samurái que le había dado el almirante Isoroku Yamamoto, el cofundador con el almirante Onishi del Brazo Aéreo de la Armada, salió del refugio y se subió en un sedán. El aeródromo estaba a cinco minutos en coche. Al llegar al puesto de mando, situado en el extremo oriental, vio 11 aviones Suisei en lugar de los 5 que había mandado, y oyó el estruendo de los motores en marcha. Los 22 pilotos y tripulantes estaban en dos filas delante de los aviones. De repente, Miyazaki fue corriendo hasta Ugaki y le rogó que le permitiese ir con él.

—No —dijo Ugaki terminantemente—. Usted se queda aquí atendiendo a sus obligaciones.

Entonces Ugaki se subió a una silla frente a los 22 hombres. La mayoría se había colocado sobre la gorra de aviador una cinta *hachimaki* blanca, igual que los guerreros samurái antes de trabar batalla con el enemigo.

—Señores —dijo—, hasta hoy la Quinta Flota Aérea ha ejecutado operaciones con la determinación de proseguir los Ataques Especiales hasta

el último hombre. Nos vemos obligados por las palabras de Su Majestad a dar término a la guerra. No obstante, voy a dirigir el último ataque contra nuestros enemigos en Okinawa.

Ugaki bajó del podio y se dirigió al teniente Nakatsuru, que tenía 24 años y era el jefe del Escuadrón de Vuelo número 701, al que pertenecían los 22 hombres.

—Esto no es lo que había ordenado —dijo Ugaki.

—¡No, señor! —contestó Nakatsuru con entusiasmo—. Di instrucciones para que preparasen cinco aviones. Pero los hombres no obedecieron. Como usted va a dirigir personalmente la misión, pensaron que cinco no bastaban. Tienen la voluntad firme de participar en la misión. Dicen que irán con usted incluso si ello supusiera desobedecer una orden.

Ugaki escuchó en silencio. Cuando el joven oficial terminó de hacer su petición, Ugaki asintió con la cabeza.

—Permiso concedido —contestó—. Modifico la orden. Atacamos la flota enemiga con once aviones Suisei.

Al escuchar sus palabras, los hombres, que seguían en posición de firmes, aplaudieron y profirieron exclamaciones de júbilo.

Inmediatamente treparon a los aparatos. Ugaki fue al avión del teniente Nakatsuru y se encontró al sargento mayor Endo ya instalado cómodamente en el asiento trasero, el del navegante. Ugaki le dijo a voz en grito que le cediese su asiento. Endo pidió efusivamente al almirante que le permitiese ir en esa misión sin retorno. Por fin, Ugaki dio su aprobación y subió junto al asiento trasero. Como había poco sitio, Endo tuvo que sentarse en cuclillas entre las piernas de almirante.

Hecho esto, Ugaki sacó el brazo de la carlinga y dio señal de despegar a la formación.

Uno tras otro alzaron el vuelo los 11 aviones Suisei, mientras que todos los que se quedaron en tierra les despidieron con calor tras la orden de «¡agiten las gorras!».

Casi inmediatamente, tres de los once aviones empezaron a tener problemas mecánicos e hicieron un amerizaje forzoso, que causó la muerte de un tripulante. A las 20.24 horas, el avión de Ugaki envió un mensaje por radio comunicando que estaba lanzándose en picado hacia un objetivo

enemigo. Diecisiete hombres en ocho aviones alcanzaron la zona objetivo y perdieron la vida.

Luego se confirmó que el avión que transportaba a Ugaki, Nakatsuru y Endo no logró dar en el blanco, sino que se estrelló en Iheijima, un islote situado frente a la punta norte de la isla principal de Okinawa, tras pasar rozando por encima de una lancha de desembarco estadounidense (una LST) atracada cerca de la playa. Se recuperaron tres cuerpos sin identificar de entre los restos esparcidos del avión.

Seis horas después de la muerte de Ugaki, el almirante Onishi se suicidó, abriéndose las entrañas, según el rito tradicional, en su residencia de Tokio.

Un vicealmirante estadounidense, C. R. Brown, que sirvió en las Filipinas y en Okinawa durante la guerra, no estaba de acuerdo con la tesis de Onishi que defendía que los pilotos kamikaze «ya eran dioses sin deseos mundanos». Brown duda de que realmente pensaran así. Más bien veía los «ataques especiales» de estos jóvenes como otra forma de «ataque Banzai», el ataque suicida que llevaban a cabo en el campo de batalla los soldados japoneses que no querían aceptar el amargo trago de la derrota. (En japonés se llamaba a los ataques Banzai «*Gyokusai kogeki*». «*Gyoku*» quiere decir «piedra preciosa» y «*sai*» «estallar en pedazos». Quizá la descripción parezca demasiado poética, considerando la sangre que se derrama en un campo de batalla, pero los japoneses son un pueblo romántico y muy emotivo).

Los dieciséis hombres que perecieron con Ugaki no fueron ascendidos póstumamente, como dictaba una regla cuyo fin era honrar a todos los pilotos kamikaze, debido a que con esa acción Ugaki había desoído la orden de no atacar al enemigo salvo en defensa propia, aunque en realidad todavía no se había impuesto oficialmente el alto el fuego.

Pero estos hombres no han caído en el olvido. El 23 de abril de 1983 se inauguró un monumento erigido en recuerdo de Ugaki y sus hombres en el parque de Ohzu, emplazamiento del antiguo aeródromo de Kyushu, desde donde despegaron por última vez. Asistió a la ceremonia Tomeaki Nakatsuru, de 87 años de edad, padre del piloto *tokko* teniente Nakatsuru, junto con su nieta, Suzuko, que nació el 22 de julio de 1945, menos de un

mes antes de que su padre partiera hacia la muerte. Suzuko tenía sólo siete días cuando la vio por primera y última vez.

Tras la ceremonia, el anciano Nakatsuru dijo a un entrevistador de televisión: «Todos estos años, después de la guerra, he estado maldiciendo al señor Ugaki. ¿Por qué no se pegó un tiro con una pistola o cualquier otra cosa? La guerra había terminado. ¿Por qué se llevó consigo a los jóvenes? Pero ha pasado tiempo y ahora le perdono». Justificó su reconciliación diciendo que, si Ugaki era culpable de algo, también lo era su hijo el teniente Nakatsuru por permitir que sus propios hombres participasen en una salida sin retorno.

## EL KAMIKAZE QUE FUE UN BUEN SAMARITANO

El alférez Shinya Shibata despegó de la base aérea de Chiran en un vuelo kamikaze el 13 de abril de 1945 con destino a las aguas de Okinawa, pero a causa de un fallo mecánico tuvo que realizar un amerizaje forzoso en la playa de Kuroshima, un islote situado en la ruta de Okinawa, a unos 425 kilómetros al noroeste. El avión de Shibata comenzó a arder y el piloto sufrió graves quemaduras, pero no había ningún médico en la pequeña isla, aunque los isleños hicieron todo lo posible por salvar al joven. Incluso mataron a uno de sus valiosos caballos y utilizaron su grasa para aliviar el dolor que le producían las quemaduras. A finales de abril, otro piloto suicida, el teniente Tadashi Yasube, tuvo que hacer otro amerizaje forzoso cerca de la playa a causa de una avería en los motores, después de haber despegado de Chiran. Yasube no resultó herido.

Una vez en la isla se enteró de la situación desesperada de Shibata. Al ver su sufrimiento y ansioso también por reanudar su misión, le pidió a un joven isleño, Katsuya Yasunaga, que fuese remando con él en una barca hasta Kyushu. Nadie se atrevía en la isla a hacer tal cosa por temor a los aviones y submarinos estadounidenses. Yasube prometió que, en cuanto llegase a Kyushu, volaría en otra misión kamikaze, pero primero lanzaría medicinas para Shibata cuando fuera camino de Okinawa. Yasube y Yasunaga partieron por fin de la isla en un pequeño velero. Horas después,

un vendaval azotó con violencia su barco y perdieron el rumbo. Tras servirse de una brújula llegaron por fin a Kyushu después de 31 horas de remar sin cesar.

Yasube despegó de Chiran el 4 de mayo en un vuelo de Ataque Especial. Cuando su formación se aproximó a Kuroshima, se dirigió al islote y, después de dar una vuelta inclinando las alas, lanzó un pequeño paracaídas con un paquete que contenía medicinas. Hecho esto, de nuevo puso rumbo sur hacia Okinawa.

Gracias a las medicinas, Shibata se recuperó y regresó a casa cuando terminó la guerra. Murió en abril de 1988, a una edad madura. Yasube perdió la vida a los 21 años. Se había graduado en la Universidad Meiji de Tokio.

## JUGADORES DE BÉISBOL Y PILOTOS KAMIKAZE

El alférez de 22 años Shinichi Ishimaru, que estudió en la Universidad nipona, murió pilotando un caza Zero el 11 de mayo de 1945, en aguas de Okinawa. Aquel día claro y soleado iba a despegar de la base de Kanoya en Kyushu. Justo antes de partir, pidió a un oficial compañero suyo, el alférez Oiichi Honda, que se pusiese un guante de receptor. Ishimaru lanzó diez veces y cada una de ellas Honda gritó: «*Strike*!». Acto seguido dijo: «Vale, estoy contento», y se dirigió rápidamente a su avión. Ishimaru, cuando asistía a las clases nocturnas de la universidad, había jugado como lanzador en el Nagoya, un popular equipo profesional que hoy se llama los Dragones de Nagoya.

Honda también murió tres días más tarde pilotando otro avión suicida en aguas de Okinawa, después de despegar de Kanoya.

En el Dome de Tokio, el estadio cubierto de béisbol más grande de Japón, hay un monumento en recuerdo de los 69 jugadores profesionales de béisbol que murieron en combate. Dos de ellos eran los alféreces Shinichi Ishimaru y Shizuka Watanabe, conocidos jugadores de equipos profesionales que encontraron la muerte en vuelos kamikaze.

## EL RECUENTO FINAL

Entre octubre de 1944 y el 15 de enero de 1945 nació un nuevo tipo de terror bélico, cuando uno de cada cuatro aparatos kamikaze alcanzaba su objetivo golpeando con dureza la flota estadounidense y los barcos de la fuerza anfibia del golfo de Leyte. Los aviones suicidas hundieron 16 buques y casi 90 más sufrieron daños. Entre las pérdidas estadounidenses había 2 portaaviones, 3 destructores y 5 buques de transporte, y entre los dañados, 23 portaaviones, 5 acorazados, 9 cruceros y 28 destructores y escoltas de destructores. Los japoneses perdieron 700 pilotos suicidas pertenecientes al Cuarto Ejército del Aire al mando del general Tominaga y casi 500 pilotos de la Flota Aérea al mando del almirante Onishi. Por tanto, perdieron la vida en un inútil intento de frenar la invasión estadounidense en Filipinas 1200 pilotos japoneses, aproximadamente.

El 25 de octubre tuvieron lugar las primeras operaciones suicidas con éxito dirigidas contra los buques norteamericanos situados en el golfo de Leyte. Surgiendo de improviso de un cielo cubierto, seis aviones suicidas Zero se lanzaron en picado contra los portaaviones de escolta, algunos casi en vertical justo en el momento en que éstos iban a lanzar sus propios aviones. Los Zero se dirigieron hacia el *Petrof Bay* y el *Sangamon*, pero fueron rechazados por fuego antiaéreo; se dirigieron entonces hacia el *Santee* y el *Suwannee*. Ambos fueron alcanzados por aparatos suicidas, cuyas bombas destrozaron las cubiertas de vuelo y los hangares. Sin embargo, las reparaciones de emergencia permitieron que los portaaviones reanudaran las operaciones de vuelo ese mismo día.

Pero los pilotos suicidas no se conformaron y aquella misma mañana fueron a por más portaaviones estadounidenses, los que estaban bajo el mando del almirante Clifton Sprague, causando daños considerables al *Kitkun Bay* y al *Kalinin Bay*. Un aparato kamikaze atravesó la cubierta de vuelo del *St Lo*, haciendo detonar bombas y torpedos en la cubierta de los hangares. Destrozado por la explosión, el *St Lo* se hundió antes del mediodía.

A pesar de las graves pérdidas, los japoneses tenían a mediados de noviembre 70 000 hombres en Leyte, frente a los 100 000 estadounidenses que avanzaban sobre la isla. Los estadounidenses incrementaron sus efectivos, pero a principios de diciembre los convoyes de reabastecimiento sufrieron duros ataques de los aviones kamikaze. El destructor *Mahan* y el navío de transporte de alta velocidad *Ward* sufrieron tales daños que tuvieron que ser abandonados y hundidos. Entretanto, el destructor *Reid* se hundió tras ser alcanzado por un avión suicida.

Era evidente que los pilotos kamikaze estaban recibiendo mejores instrucciones, aumentando así el peligro para la marina aliada. En ocasiones, caía sobre objetivos marítimos una sucesión de aviones japoneses con sus pilotos resueltos a morir durante 10 horas seguidas.

Hacia el final de la campaña de Leyte habían muerto en la isla 68 000 japoneses. Las bajas estadounidenses fueron de 3500 muertos y 12 000 heridos.

Éste es el marcador kamikaze correspondiente a un solo día de la invasión estadounidense de Filipinas:

> 6 de enero de 1945:
> *Long*, destructor (EE. UU.), hundido
> *Shropshire*, crucero (Australia), errado
> *Richard P. Leary*, destructor (EE. UU.), errado
> *New México*, acorazado (EE. UU.), daños
> *Mississippi*, acorazado (EE. UU.), errado
> *California*, acorazado (EE. UU.), daños
> *Australia*, crucero (Australia), daños
> *Walke*, destructor (EE. UU.), daños
> *Allen M. Sumner*, destructor (EE. UU.), daños
> *Brooks*, destructor de transporte (EE. UU.), daños
> *O'Brien*, destructor (EE. UU.), daños
> *Barton*, destructor (EE. UU.), errado
> *Columbia*, crucero (EE. UU.), daños
> *Louisville*, crucero (EE. UU.), daños

Tres días después, un avión kamikaze causó daños leves en el *Mississippi*; el *Columbia* fue alcanzado una segunda vez en un ataque suicida (también tres días después) y sufrió daños importantes y bajas cuantiosas; el barco australiano de Su Majestad *Australia* recibió tres

ataques en tres días consecutivos —el 6,7 y 8 de enero— y los daños fueron tan graves que ya no desempeñó ningún papel en la guerra.

El gran portaaviones *Lexington*, el buque insignia del vicealmirante John McCain, comandante del Destacamento 38 estadounidense, fue víctima de un ataque kamikaze el 5 de noviembre de 1944, que causó 50 muertos entre los tripulantes y 132 heridos de gravedad. McCain (padre del actual senador John McCain) tuvo que trasladar la bandera al portaaviones *Wasp*. El 25 de noviembre fue un día funesto para los portaaviones estadounidenses del mar de Filipinas. Los kamikazes alcanzaron al *Cabot* (36 muertos y 16 heridos), al *Intrepid* (69 muertos y 35 heridos) y al *Essex* (15 muertos[41]). Otro portaaviones, el *Hancock*, fue alcanzado, pero según el parte no hubo bajas. (Sin embargo, el *Hancock* volvió a ser atacado por un kamikaze que se estrelló contra la cubierta el 7 de abril de 1945 y mató a 72 hombres. Las ofensivas japonesas del 6 y 7 de abril fueron las primeras de una serie de 10 ataques kamikaze en gran escala lanzados contra la flota estadounidense que operaba frente a Okinawa. Además, también se producían ataques en menor escala por parte de aviones convencionales y suicidas).

Profundamente preocupado por el gran número de bajas provocadas por los ataques kamikaze a portaaviones, el almirante William *Toro* Halsey, comandante de la Tercera Flota, dijo que exponer estos navíos a semejante peligro «no parecía útil» y se haría sólo después de haber perfeccionado las técnicas defensivas, o si los portaaviones eran parte de un gran despliegue, o cuando su presencia fuera indispensable. Pero Halsey admite que nunca hubiera creído que los japoneses, pese a toda su tradición harakiri, serían capaces de reclutar a hombres suficientes para hacer efectivo un cuerpo kamikaze. Cuando en el mes de octubre, 11 portaaviones estadounidenses sufrieron ataques suicidas, Halsey retiró un plan de ataque a Tokio.

El daño que en el mes de enero causaron los kamikazes a la flota invasora aliada frente a las costas de Filipinas no impidió que el desembarco se llevase a cabo con éxito, pero fue lo suficientemente grande como para que el almirante Jesse B. Oldendorf, comandante de una gigantesca flota de más de 100 buques, reclamase ayuda con estas palabras: «Ataques enemigos de máxima intensidad mañana y tarde especialmente

alrededor de las 17.00 horas. De continuar los daños, pueden verse gravemente perjudicadas esta y ulteriores operaciones importantes».

También la madre naturaleza se ensañó con la flota estadounidense. El 15 de diciembre de 1944, un fuerte tifón al este de Filipinas dejó la Tercera Flota inutilizada temporalmente. Tres destructores se hundieron, casi 200 aviones fueron arrastrados por las olas y 800 hombres perdieron la vida.

Cerca de tres meses después de la sanguinaria campaña de Filipinas, durante la operación para la toma de Okinawa, los ataques kamikaze causaron muchas más bajas en los barcos ingleses y estadounidenses que en la campaña anterior. Algunos días especialmente malos —en abril y mayo —, la lista de barcos hundidos o con daños era más larga que la del 6 de enero. Por ejemplo, el 6 de abril 27 barcos se hundieron o sufrieron daños; el 12 de abril 18 y 22 el 4 de mayo.

Éste era el truco favorito de los aviones kamikaze: se acercaban dos aparatos y, cuando estaban al alcance de los cañones múltiples antiaéreos, se separaban para lanzarse en picado contra el barco. Pese a que se dieron algunas demostraciones deslumbrantes de tiro, los barcos aliados difícilmente podían sobrevivir sin patrullas aéreas.

Entre abril y junio de 1945, se abalanzó sobre la flota estadounidense lo que parecía una lluvia de aviones suicidas, con una proporción elevada de aciertos. Por ejemplo, durante la acción que tuvo lugar del 6 al 7 de abril, una operación de dos días llamada *Kikusui-1* (Crisantemo Flotante n.º 1),Japón perdió 450 pilotos con sus aviones. Sin embargo, hundieron o causaron daños a 34 barcos de Estados Unidos. Además de hundir 2 destructores y 4 barcos auxiliares, causaron daños en 2 portaaviones, 1 acorazado y 15 destructores, así como en unos cuantos buques más pequeños. Cinco días después, los aviones suicidas causaron daños en tres acorazados estadounidenses, el *Idaho,* el *Tennessee* y el *New México,* especialmente en los dos últimos, que tuvieron bajas considerables.

Los barcos norteamericanos no podían discernir hasta el último minuto si los aviones que se aproximaban eran convencionales o kamikazes. Y cuando dos (o más) aviones caían en picado desde direcciones contrarias en diversos ángulos, las posibilidades de acierto aumentaban, a pesar de los intentos desesperados de destruir al intruso o de escapar. Los pilotos no

tenían ninguna posibilidad de sobrevivir una vez que se habían dirigido hacia un objetivo o estrellado en el mar. Algunos de los más grandes aviones japoneses, como el bombardero *Mitsubishi*, cuyo nombre en clave era «Betty», estaban tripulados por siete hombres. El lector puede imaginarse las escenas horripilantes que se veían en los barcos tras un choque kamikaze. (El escritor de un diario, que viajaba a bordo del crucero *Montpellier*, atacado a finales de noviembre durante 3 horas por aviones suicidas —de los cuales al menos cuatro impactaron de lleno en el barco—, escribió que por la cubierta próxima a su puesto corría sangre, rótulas, cráneos, sesos, corazones, lenguas y brazos).

En conjunto, la actividad aérea japonesa durante la campaña de Okinawa no tuvo precedentes. Hubo casi 900 ataques aéreos contra los ejércitos aliados. Cayeron casi 4000 aviones japoneses en combate, de ellos 1900 pilotados por kamikazes. Se ha dicho que el aspecto más espectacular de la batalla de Okinawa fue la intensidad y la magnitud de los ataques aéreos suicidas contra fuerzas y buques de la Armada. Al menos 35 buques estadounidenses se hundieron y más de 35 sufrieron daños entre abril y junio de 1945, durante la defensa kamikaze de la isla. Además de grandes ataques organizados, los aviones del Ejército y de la Armada dirigieron en pequeña escala ataques suicidas esporádicos contra la flota estadounidense. El daño infligido es un indicador del éxito de estas operaciones. Los barcos más afectados fueron las «latas», o destructores. Pero los picados suicidas también causaron daños graves en algunos barcos más grandes, y con frecuencia las explosiones en cadena se cobraron muchas vidas. Mientras los aviones kamikaze acechaban a distancia, las tripulaciones de esos barcos vivían en una inquietud constante. Un sacerdote católico a bordo del portaaviones *Franklin*, atacado en el Pacífico en marzo de 1945, el padre Joseph O’Callaghan, recuerda en sus memorias que, cuando sobrevino el ataque, 800 hombres (de una tripulación de 3200) exhalaron el último suspiro. Habla del humo ondulante, las llamas «como lenguas de serpiente», el castigo a esos hombres que creyeron equivocadamente que la destrucción no les iba a alcanzar. El portaaviones *Bunker Hill*, el buque insignia del almirante Mark Mitscher, fue destruido en mayo de 1945; hubo 353 muertos, 43 desaparecidos y otros 264 heridos graves. Mitscher sobrevivió

y trasladó su bandera y equipo personal a otro portaaviones, el *Enterprise*, en el que también se estrellaron aviones suicidas unos días después. Mitscher sobrevivió al segundo ataque suicida pero tuvo que volver a trasladar la bandera, esta vez al portaaviones *Randolph*. Los daños del *Bunker Hill* y del *Enterprise* fueron tan grandes que éstos ya no volvieron a intervenir en la guerra.

Para impedir los ataques suicidas, el almirante McCain, junto con otros oficiales de alta graduación, tomó una serie de medidas. Éstas consistían en mejorar la precisión de las armas, aumentar el número de cazas de los portaaviones al tiempo que reducía el de bombarderos, patrullar más sobre los portaaviones, y enviar cazas a los campos de aviación japoneses para frenar los ataques kamikaze a gran escala.

La Flota Británica del Pacífico, que dio apoyo a la invasión anfibia de Okinawa llevada a cabo por EE. UU., disponía de dos docenas de barcos y 250 aviones. Entre el 1 de abril y el 9 de mayo de 1945, los aviones kamikaze causaron daños en los portaaviones británicos *Indomitable, Formidable, Victorious* e *Indefatigable*, y un avión bombardeó el *King George V*. Pero frente a las tácticas suicidas, las cubiertas reforzadas con acero de los portaaviones británicos resultaron ser una ventaja enorme con respecto a las cubiertas de madera de los estadounidenses. Por ejemplo, a pesar del impacto en el *Indefatigable* del extremo del ala de un kamikaze y de la explosión de su bomba de 250 kilogramos en la cubierta de vuelo, en unas horas el portaaviones pudo hacer operativos sus aviones. Algunos barcos de la Marina Real Australiana tomaron parte activa en la invasión de Filipinas y se sumaron a la Séptima Flota de EE. UU. en las operaciones en la isla de Borneo, pero no llegaron a tiempo de salvar la vida de 2000 prisioneros aliados, que murieron en una marcha fatídica de Sandakan al monte Kina Balu.

El contraalmirante Etsuzo Kurihara, jefe de Asuntos Públicos del Estado Mayor General de la Armada, se mofaba de Estados Unidos por la presencia de la Marina Británica, afirmando, sin aportar pruebas que lo confirmasen, que la Armada estadounidense no era lo suficientemente fuerte como para enfrentarse sola a su homóloga japonesa. Según Kurihara:

> Aunque el enemigo ha estado diciendo que iba a hacer la guerra del Pacífico sin ayuda de nadie, la ayuda de las fuerzas británicas muestra que no es capaz. La flota británica está prestando una ayuda considerable a los estadounidenses. Varios acorazados, entre ellos el *King George V*, portaaviones convencionales y otros barcos de guerra auxiliares están participando en las operaciones navales en torno a las islas de Okinawa. Podemos decir que todo el potencial de las flotas angloamericanas ha venido al océano Pacífico para luchar contra este país.

Un día del mes de mayo de 1945 fue uno de los peores para los piquetes de buques radar de EE. UU. que operaban frente a las costas de Okinawa. Aviones kamikaze despegaron de las bases de Kyushu y Taiwan, y los marinos estadounidenses los vieron venir, identificándolos como Kates, Peggys, Sallys, Dinahs. Vals, Judys, Lilys y Bettys, por no hablar de los Oscars, Franks y Zeckes. Zecke, por cierto, era el nombre en clave que los estadounidenses dieron a los famosos cazas Zero japoneses; los otros eran cazas y bombarderos variados, incluidos hidroaviones. Los Bettys transportaban las bombas pilotadas Ohka.

Las bombas pilotadas Ohka lanzadas por los Bettys hundieron o causaron daños en varios barcos.

La historia del destructor estadounidense *Laffey* es un buen reflejo de la carnicería en el Pacífico. El 16 de abril de 1945, en menos de 80 minutos, 22 aviones atacaron el *Laffey*, y cayeron sobre él ocho aviones y cuatro bombas. El destructor consiguió derribar nueve aparatos. Los Corsairs de un portaaviones se habían ocupado de otros 16 y varias lanchas de desembarco abatieron dos más. Pero el *Laffey* empezó a hundirse lentamente. El timón estaba atascado y se hundía de popa. Sólo siguieron funcionando cuatro de sus cañones de pequeño calibre. Finalmente no llegó a hundirse del todo, aunque tuvo que ser apartado de las operaciones.

Las pérdidas japonesas en la campaña de Okinawa fueron cuantiosísimas. Anteriormente, en los diez meses que van de enero a octubre de 1944, la Armada japonesa perdió 5200 pilotos, lo que significaba el 42 por ciento del total en servicio al principio del año. Eso supuso el empleo creciente de pilotos inexpertos, lo que trajo consecuencias predecibles. Según el almirante Onishi, como tenían que morir de todos modos, así al menos «morirían gloriosamente». Pero también los estadounidenses tuvieron que lamer sus heridas. En Okinawa los kamikazes

causaron las mayores pérdidas que ha sufrido nunca la Armada de EE. UU. en una única batalla: 5000 soldados muertos.

Pero los ataques kamikaze no pudieron cambiar el curso de la guerra. No llegaron a hundir ningún portaaviones grande —sus principales objetivos— aunque fueron capaces de infligir daños enormes. Los almirantes estadounidenses concluyeron que uno de cada cuatro kamikazes daba en el blanco y que uno de cada 35 lograba hundir un barco. Los aviones suicidas también tuvieron un enorme impacto psicológico en los aliados. El historiador estadounidense Samuel Eliot Morison habla del «terror llameante», sin contar las heridas punzantes y las dolorosas muertes que provocaban las embestidas suicidas. (Morison menciona la valentía y el espíritu de lucha de los tripulantes estadounidenses, que según él no tienen precedentes en la historia. Lo mismo podría decirse de las tripulaciones de los barcos de guerra británicos y australianos, que también fueron víctimas de este tipo de ataques). El principal estratega kamikaze, el almirante Takijiro Onishi, ha intentado justificar racionalmente el empleo de tácticas suicidas diciendo que éstas perpetuarían el espíritu eterno de Japón, que los vencedores no siempre son los que ganan las guerras y que, mientras los ciudadanos estén dispuestos a dar la vida por una causa noble, una nación no muere. Onishi habría estado de acuerdo en que los kamikazes fueron más importantes por el espíritu de resistencia que simbolizaban, que por el daño que causaron, aunque éste fuera considerable.

No obstante, los historiadores, retrospectivamente, culpabilizarían al Alto Mando japonés por haber prolongado la lucha sin tener posibilidades de ganar, aumentando así el número de víctimas de la guerra.

El furor de los Ataques Especiales dio lugar a algunos lamentables actos de autodestrucción que parecían atroces, incluso juzgados desde criterios kamikaze. Dos de ellos tuvieron lugar en Manchuria. En el primero, cuando los tanques rusos se estaban aproximando a la ciudad de Jinxian, el piloto del Ejército, alférez Teruo Iwasa, fue a visitar a su prometida a la casa en que vivía con su madre, y les comunicó que él y los soldados de la base iban a despegar en breve para realizar ataques en picado y choque contra los

tanques que estaban avanzando hacia ellos. No le fue difícil comprender que madre e hija se quitaran la vida. Murieron delante de él, arrojándose sobre dagas que sujetaban con las manos. En el segundo incidente, dos mujeres jóvenes decidieron acabar con su vida de forma violenta en compañía de sus hombres. Asako, recién casada con el teniente Tetsuo Tanifuji, se metió en la cabina del avión monoplaza de su marido y, en otro avión pequeño de la misma misión, Sumiko, la prometida del alférez Iwao Okura, se sentó en su regazo. Los dos eran pilotos kamikaze. Ambos aviones despegaron de una base cercana a Jinxian y se lanzaron en picado contra el enemigo, en ese caso, los tanques rusos.

# Capítulo 16

# ARMAS EXÓTICAS

Desde Otsujima, en el mar interior de Japón, se veía un cielo claro y luminoso aquella mañana de noviembre de 1944. Unas cuantas nubes tenues flotaban en lo alto y la brisa de otoño era como un bálsamo. En las cubiertas de tres submarinos negros amarrados en el muelle se alineaban 12 torpedos humanos, los Kaiten, también pintados de negro azabache. Cada Kaiten (el nombre significa «cambiando la suerte») tenía 14,75 metros de largo y estaba sujeto a la cubierta con una cinta de acero. El alcance de esta nueva arma suicida, con la que la Armada esperaba hacer saltar por los aires a muchos barcos de los Aliados, era de 23 000 metros y la velocidad punta de 30 nudos.

Para los submarinos suponía un gran peligro llevar a bordo los cuatro torpedos humanos. Cada uno de ellos iba cargado con 1,55 toneladas de potente explosivo y cuatro cilindros de oxígeno de alta presión para propulsar el minisubmarino transformado. Las cargas de profundidad del enemigo podían destruir con facilidad el submarino principal. Por ejemplo, el submarino I-47, con una tripulación de 90 hombres, transportaba en su cubierta más de seis toneladas de explosivos[42].

En la primavera de 1943, arquitectos y oficiales de la Marina japonesa remataban el proyecto de fabricación de un torpedo humano que se

desplazaría a una velocidad de 40 nudos, estaría armado con una cabeza explosiva de 1360 kilogramos y sería capaz de alcanzar a los buques enemigos más rápidos. Era el torpedo Kaiten, que se utilizaría por primera vez en la batalla de Okinawa. Cada torpedo, una especie de sarcófago en forma de puro, estaba tripulado por un solo piloto. El Kaiten fue una de las muchas armas exóticas que empleó el Ejército japonés, y resultó sorprendentemente efectivo: en un corto espacio de tiempo se dice que la Armada norteamericana perdió una docena de barcos a causa de los ataques Kaiten. Pero esta arma suicida tenía un defecto de suma importancia: un periscopio corto. Por tanto, no podía sumergirse para chocar con el buque objetivo muy por debajo de la línea de flotación, y precisamente la zona más vulnerable de un barco grande, como un portaaviones o un acorazado, es la que está seis o siete metros por debajo de esta línea.

Doce oficiales jóvenes que iban a pilotar los torpedos humanos, en compañía de 12 soldados de los equipos de mantenimiento, bajaron por una colina después de ofrecer una oración en el pequeño templo sintoísta construido en la cima con vistas al tranquilo mar interior. En el submarino I-47, ya de por sí bastante atestado de tripulantes, tenían que caber además los cuatro oficiales Kaiten con los cuatro hombres de mantenimiento. Cuando los cuatro oficiales estuvieron a bordo del submarino principal, el teniente Sekio Nishina se dirigió en nombre de sus hombres al capitán del submarino y a los otros oficiales: «Sentimos quitaros parte de vuestro precioso espacio. Gracias por proporcionarnos unas camas tan cómodas. Les ruego que sean indulgentes con nosotros, no será por mucho tiempo».

Nishina, que se había graduado en la Academia de la Marina, fue coinventor de los Kaiten. También fueron oficiales Kaiten el alférez de navío Hitoshi Fukuda y los alféreces Kozo Watanabe y Akira Sato. Todos se habían ofrecido para ser pilotos Kaiten. Fukuda se había graduado en la Academia de Ingenieros de la Armada. Tenía 22 años. El 3 de noviembre, cinco días antes de salir, fue a su casa en Gannosu, en la isla de Kyoshu, a hacer una visita a su madre. (La Armada le proporcionó un hidroavión para este viaje de ida y vuelta). Aquella noche durmió junto a su madre. Llevaba

sin hacerlo desde que entró en el colegio para comenzar el bachillerato elemental.

A las 8 de la mañana, un corneta tocó el himno nacional, *Kimigayo* («Bendito Tu Reino»), al tiempo que los tres submarinos elevaron los flamantes artefactos de guerra que descansaban sobre sus popas. El nuevo día amaneció en la base Kaiten. A las 16 horas, los 12 oficiales estaban en posición de firmes en la cubierta. Esta primera unidad, a cuyo mando estaba el teniente de navío Nishima, recibió el nombre de *Kikusui-tai* (Crisantemo y Agua, un antiguo símbolo).

El vicealmirante Shigeyoshi Miwa, comandante en jefe de la Sexta Flota, se dirigió a los jóvenes oficiales:

—Os hago llegar las dagas que el comandante de la Flota Conjunta entrega a los pilotos que salen en una misión Kaiten.

Las blancas fundas de madera tenían un dibujo a pincel con dos caracteres, *Go koku* (Protegiendo a la Nación). Cada oficial sostuvo con las dos manos la daga en posición horizontal a la altura de los hombros e hizo una reverencia.

—Os deseo éxito en la misión —dijo Miwa para terminar.

El comandante de la base, el jefe del Estado Mayor de Miwa, otro oficial del Estado Mayor, el ayudante, los capitanes de los submarinos junto con oficiales y tropa, y estudiantes de bachillerato, tanto chicos como chicas, que habían sido movilizados para trabajar en las fábricas de la base se congregaron para la ceremonia.

Al caer la tarde, se celebró una fiesta de despedida en el comedor de los oficiales que estaba en las faldas de la colina. El menú consistió en besugo a la parrilla, oreja marina seca, castañas y algas. Era el mismo que se servía en *Heiji Monogatari*, una conocida epopeya samurái publicada en el siglo XIII, antes de ir al campo de batalla. Se hizo un brindis protocolario en el que se alzaron tacitas de sake. Luego, antes de empezar a cenar, todos cantaron canciones patrióticas.

Después de la cena, Nishina hizo venir a todos los estudiantes Kaiten de los que era instructor y se reunió con ellos en la colina.

—Vamos a perecer por nuestra Patria y nuestros descendientes. ¡Si el Kaiten tuviese una avería cuando me dirijo hacia el enemigo, abriré la

escotilla y nadaré con todas mis fuerzas, abordaré el buque enemigo y haré estragos con mi espada! —gritó Nishina mientras sacudía su largo cabello con cada giro de cabeza.

A la mañana siguiente, los 12 jóvenes oficiales rindieron homenaje en el Kaiten Jinja y bajaron corriendo por la colina. Los oficiales y la tropa les ayudaron a ponerse en la cabeza las cintas del Sol Naciente. Luego fueron caminando al muelle en medio de una multitud de oficiales, marinos, operarios de las fábricas y estudiantes de bachillerato. También las chicas llevaban *hachi-maki* con soles nacientes. El día anterior las estudiantes de bachillerato habían colocado cojines de colores cosidos por ellas en las pequeñas cabinas de los torpedos Kaiten. Los doce hombres se subieron a una lancha motora. Les esperaban los tres submarinos, el I-36, I-37 e I-47, con cuatro torpedos Kaiten cada uno en la cubierta.

Nishina subió a la lancha con una caja en el pecho que contenía las cenizas del teniente Kuroki, que había muerto en un accidente mientras probaba un torpedo Kaiten. Iba envuelta en una tela blanca y colgaba del cuello con una cinta.

Nishina había nacido en la ciudad de Otsu, junto al lago Biwa, el lago más grande de Japón, cerca de Kyoto. Su pasatiempo favorito era la escalada.

La última vez que vio a su madre fue el 3 de noviembre de 1944. La había avisado con poca antelación. Hatsue, ése era su nombre, se pasó todo el día limpiando la casa, esperando a que volviese su hijo. El padre de Sekio estaba de viaje en la prefectura de Nagano buscando una casa por si se hacía necesaria la evacuación. El timbre sonó poco después de las 10 de la noche y allí estaba su hijo. Acababa de oír en la radio la noticia de los cinco pilotos kamikaze que se habían estrellado contra portaaviones estadounidenses en aguas filipinas. Le hizo mucha ilusión ver a su hijo vivo.

Hatsue le sirvió una cena que ella misma había preparado. Mientras comían, dijo:

—Es una verdadera lástima que los jóvenes se estrellen contra barcos enemigos. ¿No hay un modo más razonable de ganar la guerra? —Sekio no respondió.

Charlaron sobre la familia. Hatsue notó que su hijo estaba agotado.

—Tienes ojeras —le dijo.

—Sí, estoy un poco cansado —respondió Sekio.

Aquella noche estuvo más reservado de lo normal. A la mañana siguiente, cuando se iba a ir, dijo:

—Volveré pronto. —Madre e hijo se abrazaron.

Sekio se había graduado en la Academia de la Armada en 1942. Dos años y diez meses después terminó la guerra. De sus 581 compañeros de promoción, 329 perecieron en la Guerra del Pacífico, es decir, el 56,7 por ciento.

Los oficiales se subieron a los submarinos y se quedaron en cubierta. El almirante Miwa se acercó en una lancha. Luego, se subió a bordo de cada submarino y estrechó la mano de los jóvenes oficiales diciendo: «¡Hacedlo lo mejor que podáis!». Miwa lloraba mientras los jóvenes le sonreían.

Una corneta hizo sonar la orden «¡Listos para zarpar!», seguida de otra, «¡Levad anclas!». Los tres submarinos, con 3500 toneladas cada uno y recubiertos de una pintura especial para evitar ser detectados por los radares, empezaron a moverse lentamente. El humillo blanco de los motores diésel subía por el aire aquella mañana clara. A ambos lados del puente de mando había símbolos *Kikusi* pintados bajo el Sol Naciente y el número de serie (I-36, I-37 e I-47).Torpederos, lanchas y pequeñas embarcaciones acompañaron a los submarinos para despedirse, e hidroaviones desde lo alto ladearon las alas en señal de despedida.

El teniente Nishina, a bordo del I-47, bajó corriendo del puente y fue a la cubierta de popa. Desenvainó su espada samurái y la blandió. Con este gesto expresaba la consigna de que, si el Kaiten fallaba, asaltaría el barco enemigo, él solo, igual que los defensores que abordaban los barcos mongoles cuando se aproximaban a las costas japonesas en el siglo XIII. Los tres oficiales que se quedaron en el puente también blandieron sus espadas reflejando los rayos del sol brillante de la mañana. Probablemente era algo que nunca se había hecho en toda la historia de la Armada japonesa.

Cuando los submarinos llegaron al mar exterior, el buque insignia I-36 envió el siguiente mensaje: «Rompan la formación. Que cada barco

continúe según sus órdenes». Previamente, aviones de reconocimiento japoneses habían sobrevolado Ulithi, en las islas Carolinas, y habían visto una laguna llena de barcos estadounidenses. Cuatro torpedos Kaiten tripulados iban a atacar los buques de la laguna en la madrugada del 20 de noviembre. Para llegar a su destino tenían que recorrer 1450 millas marinas. Los doce jóvenes oficiales Kaiten tenían aún 12 días de vida.

Nishina llevó su diario meticulosamente hasta el último día. La tarde de su primer día a bordo del submarino escribió:

> *Sólo hay un camino por delante,*
> *y este día ha sido un comienzo espléndido.*
> *Empezó lloviznando, seguramente*
> *lágrimas poco apropiadas para nuestra misión.*

El 18 de noviembre, el I-47 ya estaba cerca del atolón de Ulithi. Bajo el agua, los sistemas de aire acondicionado y de ventilación se apagaron para reducir al mínimo el ruido. El calor era insoportable y los soldados se quedaron desnudos de cintura para arriba. Cincuenta minutos después de la puesta del sol el submarino salió a la superficie. Con los prismáticos observaron las luces brillantes de la base de Ulithi. El comandante Yoshitsugu Orita, capitán del I-47, recuerda haber visto las luces de San Francisco en diciembre de 1941, cuando era oficial de armas en otro submarino que operaba entonces frente a la costa oeste de Estados Unidos.

Para la última cena de los oficiales Kaiten, el jefe de cocina preparó los mejores platos que pudo, incluyendo helado. Al capitán Orita le sorprendió que los palillos de los cuatro oficiales no temblaran en absoluto. Comieron bien.

El submarino estaba ya avanzando a 12 nudos en dirección al lugar desde donde se iban a lanzar los torpedos humanos. Mientras tanto, los cuatro hombres fueron a las duchas y se lavaron. (Lavarse es importante en el sintoísmo, al igual que en las religiones musulmana y judía. Es notable que las instrucciones dadas a los guerreros de Al-Qaeda que participaron en el ataque suicida de septiembre de 2001 insistían en la limpieza y la ablución antes de rezar y salir para la misión).

A las 4 de la mañana el submarino llegó al punto señalado y Orita se dirigió a los cuatro hombres por el intercomunicador. «¡Os deseo una buena

pesca!».

Se soltaron eléctricamente las últimas cintas de acero que sujetaban los Kaiten al submarino y los cuatro artefactos se dirigieron hacia el objetivo. Por el periscopio se vio cómo desde el atolón de Ulithi una inmensa bola de fuego subía e iluminaba el cielo. Uno de los Kaiten había alcanzado a un gran petrolero cargado de combustible.

Aunque se dedicó muchísima energía a la planificación, prueba y construcción de «armas exóticas» como los Kaiten y los Ohka, no se obtuvieron los resultados esperados. Se calcula que los barcos suicidas hundieron ocho barcos pequeños y causaron daños en unos doce más. Se ha registrado el hundimiento de dos barcos en ataques de torpedos Kaiten, el destructor *Underhill* y el petrolero *Mississinewa*. Pero más de 80 pilotos Kaiten perdieron la vida. Los misiles Ohka (Flor de Cerezo) fueron menos efectivos, aunque tenían mayor carga de explosivos (media tonelada de explosivo de alta potencia) y podían volar a mayor velocidad (se dice que a 960 kilómetros, 600 millas, por hora) que los aviones kamikaze normales.

## EL MISIL *OHKA*

*Puesto que éramos pilotos, tarde o temprano íbamos a morir.*
*No quería morir sin oponer alguna resistencia.*
*Era mejor salir con un reto.*

Declaraciones hechas por un piloto
que se ofreció para una misión *Ohka*.

En abril de 1945 el mando japonés empezó a utilizar en Okinawa otras armas de Ataque Especial además de los torpedos Kaiten. Entre ellas estaban las minas humanas, barcos que se estrellaban y las bombas humanas *Ohka* (Flor de Cerezo), apodadas burlonamente por los estadounidenses *baka* (bomba estúpida). Pero esta «bomba tonta» propulsada por cohetes estaba considerada como el arma potencialmente más peligrosa de los japoneses y, a causa de su velocidad, el objetivo más difícil de artilleros y pilotos.

El misil *Ohka*, que llevaba en la cabeza media tonelada de explosivos, iba sujeto a la parte inferior del armazón de un bombardero bimotor y, cuando se separaba del avión principal, un piloto suicida lo dirigía al objetivo. Una vez fijado al avión que lo iba a lanzar, el piloto no tenía escapatoria. El piloto *Ohka* iba de pasajero en el bombardero y, cuando empezaba a estar cerca la zona de lanzamiento, bajaba por el compartimiento de bombas y se metía en la estrecha cabina de la bomba. El avión principal solía volar a una altitud de más de 7500 metros (25 000 pies) y a unos 80 kilómetros del objetivo soltaba el misil, que planeaba hasta estar a pocos kilómetros de distancia; en ese momento, el piloto encendía su motor a cohete y aumentaba la velocidad hasta alcanzar 960 kilómetros por hora en el picado.

Pero muchos ataques de los *Ohka* terminaban de forma vergonzosa. Por ejemplo, el 21 de marzo despegaron 18 bombarderos japoneses «Betty», de los cuales 16 transportaban misiles *Ohka*, con una escolta de 55 cazas. El objetivo eran tres portaaviones norteamericanos avistados frente a Kyushu. Se habían pedido más cazas porque la pericia y la habilidad de los pilotos japoneses eran más bien limitadas y, por tanto, no podían competir en pie de igualdad con los pilotos de los Grumman estadounidenses. Veinticinco de los cazas escolta no pudieron despegar o tuvieron que regresar debido a fallos en los motores. La misión tuvo aún peor fortuna al aparecer de repente unos 50 Grumman, que se centraron en los bombarderos que transportaban los *Ohka*. Todos ellos se liberaron de sus misiles, pero no pudieron escapar: 15 cayeron derribados uno tras otro y los tres restantes hicieron un picado para refugiarse tras un montón de nubes, pero no consiguieron volver a la base. Los *Ohka* tuvieron más suerte en los meses de abril y mayo, en que causaron daños a varios destructores y dragaminas y ayudaron a un avión kamikaze a hundir un destructor. Algunos pilotos *Ohka* perdieron la vida antes de poder subirse en sus artefactos propulsados por cohetes. Según los informes, 200 aviones principales resultaron destruidos en ataques *Ohka*, lo que supuso a su vez la pérdida de 400 pilotos.

El destructor estadounidense *Abele* fue el primer barco aliado hundido en un ataque *Ohka*. (En la misma acción, se estrelló contra él un avión

suicida). Testigos presenciales dijeron que el barco parecía una lata de sardinas rota. La tripulación vio cómo el avión con su piloto estallaba en mil pedazos, que quedaron esparcidos entre los restos del buque. Las bajas del destructor fueron cuantiosas: 79 muertos o desaparecidos y 35 heridos.

Otro destructor, el *Stanly*, estaba realizando una patrulla de rutina y cayó presa de unos aviones kamikaze que se cernían sobre él como abejas enfurecidas. De repente, lo que parecían dos extraños aviones con alas cortas y achaparradas fueron directos hacia el barco. Un misil antiaéreo procedente de los cañones del barco le arrancó un ala a uno de los *Ohka* mientras hacía un fuerte picado. La consecuencia fue que pasó tambaleándose por encima del destructor y golpeó de refilón una chimenea antes de explotar sin peligro a cierta distancia. Pero el otro chocó contra el puente del *Stanly*, atravesó completamente el casco y luego salió por el otro lado y explotó. Los Ohka fueron diseñados para poder traspasar el fuerte blindaje de los buques de guerra. En este caso, el boquete fue importante, pero el barco no se hundió.

# Capítulo 17

# HIROHITO, HIROSHIMA Y LOS RUSOS

## DOS DÍAS EN LA VIDA DE HIROHITO

*Dado que el emperador Hirohito era comandante en jefe nominal de las fuerzas japonesas, fue informado de los principales acontecimientos que tuvieron lugar a lo largo de la guerra. Cuando recibió la noticia del gran éxito del primer ataque kamikaze —un portaaviones escolta estadounidense había sido hundido y seis más habían sufrido daños el 25 de octubre de 1944— su reacción fue ambigua. «¿Era necesario llegar a este extremo? Aunque ciertamente lo han hecho muy bien». Se presentan a continuación dos retratos sinceros del Emperador, uno el día de Año Nuevo de 1945; el otro, un día crítico de agosto del mismo año.*

### 1 DE ENERO DE 1945

Hace sólo 5 horas que ha empezado 1945. Los árboles de los jardines Fukiage del Palacio Imperial, que ocupa un amplio espacio de terreno en el corazón de Tokio, todavía están envueltos por la oscuridad a la espera del amanecer. Un Mercedes-Benz color carmesí espera frente a la entrada del refugio imperial con el motor al ralentí. El tenue humo blanco que sale del tubo de escape se diluye en el frío aire de la mañana. Se han abierto las

puertas de acero del refugio de hormigón, construido a gran profundidad bajo el palacio. El nombre en clave del refugio es Gobunko (Biblioteca imperial[43]).

El gran chambelán, vestido con un uniforme negro, sale del edificio. Un *udoneri* (un término antiguo del lenguaje de la corte que designa a la guardia personal del Emperador) ilumina débilmente el camino de Fujita con una linterna tapada con un paño negro. A las 4.50 de la mañana se había dado la alarma de ataque aéreo.

Aparece el emperador Hirohito, conducido por un gentilhombre de cámara. Viste un uniforme del Ejército con las placas doradas de capitán general en las solapas y sobre el pecho la condecoración en forma de barra (verde, amarilla, roja y blanca) de la Gran Orden del Crisantemo.

Nada más entrar el Emperador y el gran chambelán en la limusina, se apagan las linternas. El vehículo sale por la puerta de los jardines Fukiage y gira a la derecha, seguido de los coches de los gentilhombres de cámara y el oficial jefe asistente militar.

Los Tres Santuarios Sagrados[44] están al lado de los jardines Fukiage. Hirohito ya se ha dado un baño ritual en el refugio. En la Sala Ryokiden de los Santuarios Sagrados se pone los ropajes ceremoniales del periodo Heian. Luego va al jardín y realiza el primer ritual sintoísta, el «Shihouhai», antes de la salida del sol.

Cuando el desfile de automóviles estaba a varios cientos de metros de la puerta de los jardines, una estridente sirena comenzó a lanzar sus aullidos que se oyeron por toda la zona en torno al palacio. Fujita descansaba en un asiento plegable frente al Emperador.

—Ataque aéreo, Su Majestad —dijo Fujita—. Tenemos que regresar a Gobunko.

Hirohito, que había cumplido 43 años el año anterior, no hizo más que un gesto de asentimiento con la cabeza[45]. A través del intercomunicador, Fujita mandó al conductor volver al refugio.

Había sido una noche sin luna y el cielo estaba aún oscuro. De repente, los rayos de los reflectores surcaron el cielo, iluminando las nubes apenas visibles. La limusina hizo un giro de 180 grados. Cuando estaba a punto de

llegar a la entrada del refugio, vieron a través de los altos árboles, por el nordeste, unas manchitas color escarlata en el cielo. Ocho horas antes, en Nochevieja, dos B-29, «las fortalezas-volantes», soltaron bombas incendiarias desde una gran altura y prendieron fuego a más de 500 hogares de Tokio en los barrios de Shimoya, Kanda y Asakusa.

Hirohito entró en el refugio con la emperatriz Nagako y juntos bajaron por la escalera a la cámara subterránea. Escuchó las noticias de los avances de los aviones estadounidenses que, minuto a minuto, le iba dando un ayudante. Pero le preocupaba más el «ritual Shihouhai» que lo que estaba pasando en el exterior. Para él era un deber religioso concluir el ritual antes de que saliera el sol.

Cuando Fujita volvió a decir que el bombardeo continuaba, Hirohito murmuró:

—No deberíamos esperar; va a amanecer pronto.

A las 5.20 de la mañana, los B-29 se alejaron en dirección al mar. Aunque la alarma todavía no había pasado, Hirohito decidió arriesgarse a salir.

A las 5.25 la unidad de inteligencia de la Décima División del Ejército del Aire, sita en el edificio Dai-ichi Seimei (el mismo que el general Douglas MacArthur de EE. UU. utilizó como cuartel general en Japón), situado al otro lado del foso del Palacio Imperial, escuchó y grabó una señal procedente de uno de los B-29 que se iban, en la que se repetía con ironía: «¡Feliz Año Nuevo! ¡Feliz Año Nuevo!».

Poco después, Hirohito llegó a los Tres Santuarios Sagrados y realizó el primer ritual del nuevo año. El Emperador rezó por la paz y la prosperidad de la nación y del mundo durante el Shihouhai.

A las 8.15 Hirohito hizo el *Haregozen no gi* (una primera comida ceremonial) en la sala-comedor del refugio. En el ritual tocó con los palillos una selección de manjares, pero no comió. Inmediatamente después, inspeccionó una muestra de la última comida que se solía dar a los aviadores kamikaze. Constaba de besugo rojo de agua dulce guisado, arroz cocinado con judías pintas y verduras en una cajita de madera, y una botellita de sake. (Se cree que el besugo y las judías pintas traen buena suerte).

15 DE AGOSTO DE 1945

*Ese día, en el que el Emperador comunicó por radio el anuncio oficial de rendición, terminaron las salidas kamikaze. Durante parios días, la plaza a la que da el Palacio Imperial, en el centro de Tokio, estuvo teñida de rojo con la sangre de los militares y civiles que se suicidaron para pedir perdón por la derrota en la guerra y por la humillación al Emperador.*

A las 00.05 horas, el Emperador regresó al Gobunko —en donde él y la emperatriz Nagako vivían desde que se intensificaron los bombardeos estadounidenses en Tokio— después de haber grabado la emisión en la que decía a la nación que Japón ponía fin a la guerra al aceptar los términos de la Conferencia de Potsdam. No se hacía ninguna referencia a rendición o capitulación. La grabación se había hecho en el edificio del Ministerio de la Casa Imperial situado dentro del recinto del Palacio Imperial.

La histórica comunicación por radio había sido grabada a las 23.25 de la noche anterior. Ningún emperador se había dirigido antes personalmente a la nación por radio. La emisión duró poco, unos cinco minutos. La NHK, la empresa nacional de radio, había instalado el sistema de grabación para la ocasión.

En el primer intento, Hirohito se equivocó varias veces al leer el guión, que era un edicto imperial preparado y aprobado por el Gabinete. Lo intentó otra vez y le preguntó a Kainan Shimomura, director de la agencia de información:

—¿Cómo ha ido esta vez?

—Muy bien, Su Majestad —contestó Shimomura, aunque Hirohito había vuelto a equivocarse al leer, dos veces.

Tenían poco tiempo. Se reprodujo la grabación. Hirohito la escuchó y se mostró satisfecho.

—Está bastante bien, ¿verdad? —dijo entusiasmado, y se echó a reír.

Mashuru Kikuchi, un *udoneri* (guardia personal) que estaba fuera en el pasillo y pudo oír la risa del Hirohito, dice que se sintió enormemente

aliviado e impresionado por el hecho de que el Emperador estuviese tan tranquilo a pesar de la crisis nacional.

Cuando regresó al refugio, Hirohito se fue derecho a la cama. Poco después de las 3 de la madrugada, dos gentilhombres de cámara fueron corriendo, en medio de la oscuridad, del edificio del ministerio al refugio para informar acerca de la sublevación de la División de la Guardia Imperial, que quería evitar la rendición de Japón. Los sublevados cortaron las líneas de teléfono del refugio del Emperador. Se supo que los oficiales de la división se habían rebelado después de matar al general Takeo Mori, el comandante de la División. Los soldados registraron el edificio buscando la grabación pero no consiguieron encontrarla. La noticia dejó sorprendidos a dos gentilhombres de cámara que estaban de servicio en el refugio imperial. Dos guardias personales que estaban allí se pusieron a cerrar las puertas y ventanas de acero. Decidieron no despertar a Hirohito. A las 5 de la mañana, Naotoku Fujita, el gran chambelán, y dos asistentes, llegaron al refugio y se unieron a los defensores.

Fujita entreabrió una ventana de acero y vio que las tropas rebeldes habían rodeado completamente el refugio. En ese momento, los gentilhombres de cámara decidieron despertar al Emperador, que salió de su aposento vestido con una bata escarlata y zapatillas. El gentilhombre de cámara Yasuya Mitsui, después de hacer una pronunciada reverencia, le dijo que la división de la Guardia Imperial se había sublevado y ocupaba el Palacio Imperial.

—Es un golpe de Estado, ¿verdad? —dijo Hirohito. Luego en tono imperativo—: Que se reúnan las tropas en el jardín. Me dirigiré a ellos personalmente. Les diré con toda sinceridad lo que pienso.

A continuación, mandó llamar a su ayuda de campo militar y se retiró a su aposento para ponerse el uniforme del ejército.

Entre tanto, el general Shizuichi Tanaka, comandante del Grupo Este de la Armada, llegó al recinto del palacio y dijo a las tropas que unos oficiales del Estado Mayor habían asesinado al comandante de la División de la Guardia Imperial y que las órdenes dadas a la división habían sido falsificadas. Hirohito ya se había puesto la guerrera y estaba en su despacho

del refugio cuando un gentilhombre de cámara le informó que la sublevación había terminado.

A lo largo de la guerra, Hirohito mantuvo los bustos de Abraham Lincoln y de Charles Darwin en su despacho. Sentía admiración por ambos, por Lincoln porque liberó a los oprimidos y por Darwin a causa de su labor en el campo de la biología marina. No había más bustos o retratos en su despacho.

Antes de las 11 de la mañana, Hirohito fue a una sala de conferencias subterránea. Allí se había convocado una reunión del Consejo Privado para aprobar el Edicto Imperial sobre el fin de la guerra. Era una simple formalidad. Los 17 miembros del Consejo llevaban fraques. Después de la reunión, a partir de las 12 del mediodía, el Emperador escuchó su propia emisión en la sala adyacente.

Por la tarde, mantuvo varias conversaciones con el ministro de la Casa Imperial, Koichi Kido (que también era secretario particular) sobre la elección del sucesor del primer ministro almirante Kantaro Suzuki. Kantaro vino al refugio para entregar personalmente su dimisión a Hirohito. A las 18.35 horas, Kido comunicó al Emperador que él y el presidente del Consejo, Giichi Hiranuma, habían convenido proponer al príncipe Higashikuni para el cargo de primer ministro. Hirohito se mostró satisfecho. Dado que aún se temía que algunas unidades del Ejército y de la Armada se rebelasen contra la orden de deponer las armas, lo que pondría en grave peligro a la nación, se pensó que sólo un príncipe imperial tomaría medidas favorables al Emperador en los casos de crisis.

Hirohito gobernó a título de emperador divino hasta la derrota de Japón en la Segunda Guerra Mundial. En 1946 se convirtió en un monarca constitucional, al ser aprobada la Constitución populista bajo la ocupación estadounidense. Se le consideraba un experto en biología marina. Murió en 1989.

Según algunos expertos occidentales, no está claro el papel que desempeñó en la guerra.

Hirohito hizo la siguiente observación un año después de la guerra:

*Desde el punto de vista de los sentimientos humanos que, naturalmente, tenemos, las operaciones de Ataque Especial eran algo verdaderamente imposible de soportar, pero al ser puesto Japón en una situación imposible, no tuvimos otra opción más que adoptar medidas tan irracionales como ésas.*

## TAGATA EN HIROSHIMA

El 6 de agosto de 1945, una noticia de la radio japonesa dijo sencillamente: «Un B-29 ha atacado la ciudad de Hiroshima con el lanzamiento de una bomba especial que ha hecho arder la ciudad entera y provocado daños generales».

Poco después, una radio de Tokio dijo:

> Las autoridades siguen sin poder obtener datos definitivos sobre la cuantía de las bajas. Los servicios de asistencia médica venidos de otras comarcas no han podido distinguir —y mucho menos identificar— los heridos de los muertos. El impacto de la bomba fue tan terrible que prácticamente todo lo que estaba vivo —hombres y animales— ha desaparecido literalmente abrasado por el calor y la presión de la tremenda onda expansiva. Las quemaduras no han permitido reconocer ni a muertos ni a heridos. Los que estaban fuera de casa han muerto abrasados, y los que estaban dentro han perecido a causa del calor y la presión indescriptibles[46].

Cuatro días después, Takeo Tagata llegó en tren a la ciudad y vio con sus propios ojos las horribles consecuencias de la guerra atómica.

«Cuando oí por primera vez la noticia por la radio, barrunté que era un tipo de bomba atómica —dice Tagata—. Desde hace medio año, más o menos, circulaba en el Ejército el rumor de que Estados Unidos estaba desarrollando una bomba atómica».

Dos meses antes, cuando Japón ya había empezado a derrumbarse, a Tagata le asignaron un nuevo cometido en una base cerca de Kobe que no se ajustaba mucho a su especialidad como piloto de caza: tareas de reconocimiento. Esto le decepcionó y también sufrió un duro golpe cuando, a finales de junio de 1945, él y sus amigos oyeron la noticia de que el 23 de junio de 1945 en Okinawa dos destacados generales, Mitsuru Ushijima e Isamu Cho, se habían quitado la vida haciéndose el ritual del harakiri empleando un cuchillo con la hoja envuelta en un paño blanco, el símbolo del harakiri. (Ushijima fue el comandante en jefe del Grupo 32 que

defendió Okinawa; Cho era su jefe de Estado Mayor). Ese mismo día trasladaron a Takeo a la base aérea de Miki, cerca de Kobe.

Nada más llegar a la base aérea de Miki para incorporarse, Tagata se puso a buscar un cambio de destino:

> En cuanto me enteré de mi nuevo destino, llamé al cuartel general de la División del Aire de Gifu, cerca de Nagoya, para pedir que me trasladasen a un escuadrón de cazas. Cada día me subía a un avión de reconocimiento Tipo 100 y peinaba las aguas de la isla de Shikoku en un radio de 150 kilómetros, buscando barcos y submarinos enemigos. En nuestra unidad había 40 pilotos, pero yo era el único veterano. Sabía que el comandante de la unidad me consideraba indispensable, pero seguí solicitando un traslado. El 6 de agosto —el día de la tragedia de Hiroshima— se me concedió mi deseo. Se me destinó a un escuadrón de cazas en la base aérea de Metabaru en la prefectura de Saga, en Kyushu. Iba a ir a Metabaru en tren. Pero el enlace ferroviario entre Osaka y Kyushu se había cortado a causa de la bomba que cayó en Hiroshima aquel mismo día.
>
> La noche del 9 de agosto me subí al primer tren con destino a Kyushu que salió de la estación de Himeji. El tren iba a pasar por Hiroshima. Aquel día un programa de radio dijo que Rusia había declarado la guerra a Japón; que Manchukuo [Manchuria] estaba siendo atacada por Rusia, y que en Nagasaki una segunda «bomba especial» había provocado daños inmensos. Había sabido por nuestra unidad de inteligencia en la base aérea de Miki que el B-29 estadounidense que lanzó la bomba atómica en Hiroshima había despegado de la isla de Tinian. Esta información se había obtenido rastreando las señales de radio del avión. Nuestra unidad de inteligencia calculaba que los estadounidenses tenían dos bombas atómicas más. No tenía ni idea de cómo habían llegado a esta conclusión. Yo me figuré que probablemente quedaba una bomba más de ésas.

El tren estaba de bote en bote y Tagata apenas pudo encontrar sitio para ir de pie:

> La mayoría de los pasajeros eran civiles. El tren hizo paradas en Okayama, Kasaoka, Fukuyama, Onomichi, Mihara y Kure antes de entrar en Hiroshima por la mañana. La ciudad estaba en silencio, tampoco se oyeron sirenas de alarma. Pero teníamos delante un escenario de destrucción. La estructura de la estación había desaparecido casi completamente. Vi columnas retorcidas. Había escombros por todas partes. En lugar del techo de acero de la estación, se veían andenes de hormigón desnudos. Los vagones estaban boca arriba. Nuestro tren hizo una parada de dos horas en Hiroshima. Vimos delante de nosotros a los trabajadores ferroviarios que todavía estaban cambiando las vías dañadas, que parecían largas chocolatinas derretidas y retorcidas. Un revisor con un megáfono advirtió a los pasajeros del peligro de abandonar mucho tiempo el tren a causa de la radioactividad. Pero los trabajadores estaban corriendo ese peligro. De todos modos, salimos del tren.

Tagata dice que a pesar del horror de la bomba atómica, la población tenía la moral «todavía alta», y que esto le había agradado:

Hasta donde alcanzaba mi vista, Hiroshima estaba completamente aplastada bajo el brillante sol de la mañana. El castillo había desaparecido, y sólo quedaban las murallas. Por todas partes vi cadáveres, incluso de niños. Era un espectáculo increíble: cientos de cadáveres. El hedor de cuerpos descomponiéndose era insoportable.

Los pasajeros que habían salido del tren se quedaron anonadados. Muchos negaban con la cabeza, como si estuvieran delante del infierno. Muchos expresaron repugnancia ante esa atrocidad incalificable. La gente lloraba a gritos, sin preocuparse de enjugarse las lágrimas. Pensé: ¡qué enorme pecado ha cometido el hombre! Mi consternación era aún mayor porque me habían dicho que el Ejército del Aire japonés seguía a rajatabla la norma de no atacar objetivos civiles[47].

Como soldado, no dejaba de alegrarme al ver que los ataques atómicos no habían minado la moral del pueblo. Una señora mayor que iba en el tren me dijo: «¡Oficial!, ¡confiamos en vosotros!». Otros se inclinaban ante mí dándome ánimos. «Os apoyamos», gritó otro pasajero. Pero aunque llevaba una placa de aviador, estaba avergonzado porque las fuerzas aéreas no habían logrado evitar que el enemigo lanzase la bomba diabólica.

El comandante Masatake Okumiya, que era un oficial de Estado Mayor encargado de la defensa aérea en el Alto Mando Imperial, sobrevoló Hiroshima el 7 de agosto, el día después del lanzamiento de la bomba atómica, para apreciar los daños. Es extraño que en su informe se declarase sorprendido de que, en apariencia, la magnitud de la destrucción fuese menor de lo que había esperado. También había sobrevolado Tokio, Osaka, Nagoya y otras ciudades importantes, inmediatamente después de bombardeos intensos de los estadounidenses, y le había parecido que el ataque con bombas incendiarias que sufrieron las zonas residenciales de Tokio el 10 de marzo había causado muchos más daños que los que había observado, a vista de pájaro, en Hiroshima con la nueva arma.

Okumiya pasó los días 8 y 9 de agosto en Hiroshima, contemplando sobre el terreno la destrucción. Los cadáveres estaban todavía flotando en los ríos. Le impresionó mucho ver cuerpos incinerados por todas partes. El aire apestaba todavía a cadáveres en descomposición. En otras ciudades, dice Tagata, se retiraban los muertos y los heridos en cuestión de un día solamente. No así en Hiroshima.

## RUSIA Y LA BOMBA

Tokio se vio sorprendida por una doble conmoción. Dos días después de que cayera la primera bomba atómica, Rusia declaró la guerra a Japón.

Antes de estos acontecimientos, los estadounidenses y los británicos creían que obligar a Japón a rendirse con un gran ejército invasor sería muy costoso. Aunque estaban seguros de ganar, habían llegado a una conclusión: la entrada de Rusia en la guerra contra Japón era esencial. Esta opinión se veía reforzada por la magnitud de los ataques kamikaze en la zona de Okinawa y la amenaza de tener más de lo mismo si se pusiese en marcha una invasión por tierra de las islas de la metrópoli japonesa. Precisamente la ferocidad de la resistencia japonesa parece haber sido una de las razones por las que se decidió utilizar la bomba. Y no se puede descartar que los logros de la estrategia kamikaze, que consiguió hundir y causar destrozos a varios cientos de barcos (principalmente estadounidenses), contribuyeran a que se decidiera utilizar bombas atómicas en Hiroshima y Nagasaki.

Surgieron otros problemas. Por ejemplo, la evidente falta de coordinación entre algunos de los Aliados a causa de las profundas diferencias que había entre ellos. Al principio, Washington y Londres contaron con la intervención militar china. Pero esta posibilidad se truncó al agravarse el conflicto político que había en el país. Consecuentemente, Estados Unidos, Gran Bretaña y China empezaron a hacer esfuerzos constantes para implicar a Rusia en la guerra contra Japón. El presidente Roosevelt hizo una petición similar al gobierno soviético inmediatamente después de que Japón atacase Hawai en diciembre de 1941. Moscú la rechazó con la justificación de que necesitaba toda su fuerza para luchar contra la Alemania de Hitler, su principal enemigo, al que además tenía que enfrentarse sin ayuda de nadie.

Aun así, Rusia tenía decenas de divisiones en Extremo Oriente, con las que mantenía a raya a una parte de las fuerzas armadas japonesas en el continente.

En el frente chino, las operaciones contra las fuerzas japonesas eran poco importantes y, después del inicio de las hostilidades en el Pacífico, cesaron casi por completo. Aunque por entonces era mucho menos probable que Japón llevase a cabo ataques masivos contra sus tropas, China no se arriesgó a lanzar una contraofensiva a gran escala. Lo impedían las vacilaciones del generalísimo Chiang Kai-shek y las disputas internas. Entretanto, el Kuomintang (el partido nacional democrático de China

organizado por Sun Yat-sen en 1912) estaba cobrando fuerza para la batalla decisiva contra el impredecible ejército de Mao Zedong. Esto hizo imposible que China actuase militarmente contra las fuerzas japonesas, mientras que las unidades de Mao sólo libraban una guerra de guerrillas en la retaguardia japonesa incapaz de cambiar el curso de la guerra.

En sus planes para derrotar al Ejército japonés, los dirigentes del Kuomintang contaban con que Estados Unidos y Gran Bretaña desembarcarían sus tropas en China. Pero, a su vez, los estadounidenses y los británicos habían contado desde el principio con la participación de Rusia en la guerra del Pacífico.

En la conferencia de Teherán en la que participaron Estados Unidos, Gran Bretaña y Rusia (28 de noviembre-1 de diciembre de 1943), Stalin prometió entrar en la guerra contra Japón después de que terminase la contienda europea. Esta promesa alivió mucho a los Aliados y acabó con la incómoda situación que se había creado en El Cairo en unas conversaciones que mantuvieron Roosevelt, Churchill y Chiang Kai-shek del 22 al 26 de noviembre de 1943. En ellas Roosevelt y Churchill habían intentado convencer a Chiang para que llevase a cabo una operación («Bucanero») a gran escala en Birmania, con el fin de abrir una nueva vía hacia China. Chiang, por su parte, quería que las tropas estadounidenses y británicas interviniesen en la operación y exigió un aumento de los suministros de armas y otras ayudas. Al final de una discusión acalorada, el presidente de Estados Unidos y el primer ministro británico convinieron en aceptar muchas de las exigencias de Chiang Kai-shek. Pero cuando volvieron a El Cairo, se desdijeron de sus compromisos y Roosevelt envió un cable al gobierno chino comunicándole que la operación «Bucanero» quedaba cancelada.

Churchill escribió en sus memorias que, después de Teherán y las conversaciones con Chiang Kai-shek en El Cairo, los Aliados perdieron gran parte de su interés por el frente chino y ya no insistieron tanto en activarlo. Churchill dijo explícitamente que una de las principales razones de esta pérdida de interés fue el hecho de que el mariscal Stalin asegurase que «Rusia declararía la guerra a Japón en cuanto Alemania fuese

derrotada». A los Aliados les pareció que esto les proporcionaba un punto de apoyo más sólido que el que podían encontrar en China.

Después, Stalin reiteró la promesa que había hecho en Teherán durante la reunión con Churchill y el embajador de Estados Unidos, Averell Harriman, el 5 de octubre de 1944 en Moscú. En su mensaje al dirigente ruso del 4 de octubre, Roosevelt había pedido a Moscú que se uniese a ellos para aplastar al Ejército japonés. En la Conferencia de Yalta, celebrada en febrero de 1945, los jefes de gobierno de Rusia, Estados Unidos y Gran Bretaña llegaron a un acuerdo definitivo sobre Extremo Oriente. En él Rusia se comprometió a entrar en la guerra contra Japón unos tres meses después del final de la guerra en Europa. Pero incluso después de haber llegado a un acuerdo, Estados Unidos y Gran Bretaña no estaban convencidos de que la URSS fuese a acudir en su ayuda. A finales de mayo de 1945, Truman, que fue nombrado presidente de los Estados Unidos tras la muerte de Roosevelt el 12 de abril de 1945, envió a su emisario Harry Hopkins a Moscú para averiguar si el Kremlin iba a entrar en la guerra y, de ser así, cuándo. Stalin respondió que las Fuerzas Armadas de Rusia estarían preparadas para emprender la acción militar hacia el 8 de agosto.

La participación de Rusia en la guerra contra Japón fue también materia de discusión especial en la Conferencia de Potsdam (17 de julio-2 de agosto de 1945). Truman escribió después (en sus *Memorias*) lo siguiente: «Había muchos motivos para que fuese a Potsdam, pero para mí el más urgente era obtener de Stalin una confirmación personal de la entrada de Rusia en la guerra contra Japón». Y añadía: «Nuestros expertos militares habían calculado que la invasión de Japón causaría, por lo menos, quinientas mil bajas estadounidenses, incluso si las fuerzas japonesas que entonces estaban en Asia se mantenían en el continente chino». El general MacArthur, comandante en jefe de la Zona Sudoeste del Pacífico, solicitó perentoriamente que se llegase a un acuerdo con Moscú en el que éste se comprometiese a movilizar al menos 60 divisiones contra las fuerzas japonesas. Refiriéndose a sus conversaciones con el primer ministro chino, T. V. Soong, poco antes de la Conferencia de Potsdam, el presidente Truman escribió: «Le expliqué a Soong, como había hecho anteriormente, que quería a toda costa que Rusia entrase en la guerra contra Japón lo

suficientemente pronto como para que se pudiese acortar la guerra y así salvar innumerables vidas estadounidenses y chinas».

Truman hizo estos comentarios cuando en Estados Unidos estaban iniciándose las pruebas de las bombas atómicas. No obstante, altos mandos militares estadounidenses, entre ellos Marshall, Eisenhower y Eaker, viendo que las Fuerzas Armadas japonesas estaban resueltas a resistir ferozmente en tierra y aire, sacrificando «hasta el último hombre», no pensaban que se pudiera vencer a Japón sólo con bombardeos. Creían, más bien, que continuaría luchando incluso en el caso improbable de que perdiese sus propias islas, y lo haría estableciendo bases en suelo chino, dado que sus efectivos militares habían alcanzado la cifra de 7,2 millones a comienzos de agosto de 1945.

En apoyo de Truman, el doctor Karl Compton, un científico directamente implicado en la decisión de usar las bombas, manifestó estar «completamente convencido de que el uso de la bomba atómica salvó cientos de miles —quizá millones— de vidas, tanto estadounidenses como japonesas».

Los temores estadounidenses se vieron acrecentados por los análisis de expertos militares que aparecieron en la prensa japonesa y que daban detalles minuciosos de cómo y por qué fracasaría una invasión estadounidense. Estos análisis empleaban expresiones llamativas como «la batalla decisiva que se avecina» o «el destino del Imperio». Un análisis que se publicó en el anglófono *Nippon Times* del 11 de julio de 1945 con el título «La invasión de Japón, la última fase», cuyas miras estaban puestas en Washington y Londres, explicaba por qué el país confiaba en «aplastar» un desembarco enemigo en las islas de la metrópoli japonesa. Éstos son algunos extractos del *Nippon Times*:

> En primer lugar, cabe señalar nuestra fuerza militar absolutamente superior en cantidad. Por muy numerosas que sean las fuerzas que el enemigo intente hacer desembarcar en nuestras costas, su acción se verá constreñida por su capacidad de transporte marítimo. El comentarista militar estadounidense Hanson Baldwin ha expresado la opinión de que Estados Unidos tendrá que emplear tres barcos para transportar la misma cantidad de efectivos y equipos en el Pacífico que la que transportaba en la contienda europea con un solo barco. Teniendo en cuenta que EE. UU. tuvo que emplear 18 toneladas en medios de navegación para transportar cada soldado en sus operaciones de desembarco en Europa, tendrá que emplear 54 toneladas por hombre en las

operaciones del Pacífico. Pero si suponemos que 18 toneladas es suficiente, EE. UU. necesitará 18 millones de toneladas para trasladar unos efectivos de un millón de soldados en sus operaciones de desembarco. Necesitarán 54 millones de toneladas para llevar 3 millones de hombres a la metrópoli japonesa. Pero EE. UU. tiene sólo 5 millones de toneladas y sólo puede usar una parte de este tonelaje en esta campaña. La primera remesa de soldados enemigos en operaciones de desembarco no puede superar el millón de hombres. Pero dondequiera que el enemigo desembarque estos efectivos, podemos enviar contra él unos efectivos al menos varias veces más numerosos que los suyos. […]

El segundo factor será nuestra formidable fuerza aérea. Sin duda, el enemigo nos desafiará lanzando sobre nosotros toda su fuerza aérea, sirviéndose de sus portaaviones y bases aéreas, pero hemos conseguido juntar suficientes aviones con miras a la batalla decisiva que se avecina, de la que dependerá el destino de nuestro Imperio. […]

Cuando hayamos logrado destruir la flota enemiga y la primera oleada de fuerzas de desembarco, no podrán enviar muchas más tropas invasoras en operaciones de desembarco. Si las pérdidas son suficientemente cuantiosas, el enemigo se verá obligado a reconstruir su flota y, mientras, podemos ganar tiempo. No es imposible repetir esta hazaña cada vez que el enemigo intente esta operación de desembarco.

Entretanto, Estados Unidos planeaba utilizar la bomba para obligar a Japón a rendirse. Ello a pesar del hecho de que las bombas convencionales empleadas contra Japón estaban causando una enorme destrucción. Los bombardeos estadounidenses de ciudades japonesas se hicieron más intensos en el otoño de 1944 y llegaron a ser masivos en la primavera de 1945. Sesenta y seis ciudades japonesas sufrieron bombardeos, cayendo sobre ellas 100 000 toneladas de explosivos. Japón había perdido la capacidad de tomar represalias. Los bombardeos a ciudades japonesas eran de naturaleza similar a la de los ataques angloamericanos a ciudades alemanas. Los barrios residenciales eran castigados sin piedad. Según el gobierno japonés, se destruyeron 2.200 000 viviendas y el número de víctimas era de 260 000 muertos y 400 000 heridos.

Los científicos que estaban desarrollando la bomba estadounidense tenían órdenes tajantes de tenerla lista en agosto de 1945, que es cuando se esperaba que los rusos intervinieran en la guerra. Se dio el nombre de «fecha límite secreta» a un día próximo al 10 de agosto y las personas que trabajaban en el proyecto tenían que acabarlo a toda costa, sin mirar riesgos ni gastos. El *stock* de material fisionable de todos los laboratorios se había agotado completamente: uranio para la primera bomba que se lanzó en Hiroshima, y plutonio para la segunda, que se lanzó en Nagasaki.

El bombardeo atómico de las dos ciudades japonesas causó, entre muertos y heridos, 400 000 víctimas civiles.

En las memorias que escribió después de su presidencia, Truman volvió a defender el uso de bombas atómicas, alegando que en agosto de 1945 las Fuerzas Armadas japonesas todavía contaban con más de 4 millones de soldados para defender las islas de la metrópoli, Corea, Manchuria y el norte de China, y que los japoneses estaban construyendo un «Ejército Nacional de Voluntarios» para resistir hasta quemar el último cartucho. Apenas se podía dudar, dijo, «de que en Tokio los militaristas del último cartucho estaban dispuestos a sacrificar 10 o incluso 20 millones de vidas».

El 12 de julio el ministro de Asuntos Exteriores, Shigenori Togo, envió un cable al embajador Naotake Sato en Moscú. La Alemania de Hitler había sido vencida dos meses antes y los rusos, diligentemente, estaban trasladando ejércitos del sector europeo al Extremo Oriente. El cable de Togo decía:

> Su Majestad tiene mucho empeño en poner fin a la guerra lo antes posible, pues le preocupa profundamente que la prolongación de las hostilidades no haga sino agravar los indecibles sufrimientos de los muchos millones de hombres y mujeres inocentes de los países en guerra. No obstante, si los Estados Unidos y Gran Bretaña exigiesen la rendición incondicional, Japón se vería obligado a luchar hasta el final, cueste lo que cueste, con todas sus fuerzas, para vindicar su honor y salvaguardar su existencia nacional, lo cual, con gran pesar nuestro, supondría derramar aún más sangre. Por ello, nuestro gobierno desea negociar para restablecer rápidamente la paz, pues nos mueve una preocupación sincera por el bien de la humanidad. Para este fin el príncipe Konoe irá a Moscú con un mensaje personal del Emperador, por lo que se ruega al gobierno soviético que tenga la amabilidad de facilitarle el viaje.

Entretanto, los decodificadores estadounidenses habían estado trabajando con ahínco. En 1941, antes de que estallase la guerra del Pacífico, Estados Unidos había logrado descifrar los códigos diplomáticos japoneses. En julio de 1945 Washington, que según parece leía todos los cables que enviaba el embajador japonés en Berlín, accediendo así a los secretos de Hitler, sabía que Japón estaba dispuesto a acabar la guerra. Por lo tanto, casi se puede asegurar que también leyó el mensaje de Togo a Sato.

El Ejército japonés se oponía firmemente a la capitulación. En febrero de 1945, Hirohito mantuvo reuniones sucesivas con cada *jushin* (facciones

de antiguos primeros ministros y políticos clave) para escuchar sus opiniones sobre cómo se debería poner fin a la guerra. La mayoría instó al Emperador a detenerla. Algunos altos mandos del Ejército decían que Japón no debería «solicitar la paz» hasta que no se hubiese obtenido la victoria en la Batalla por la Patria (el hecho de que tal victoria fuera pírrica no parecía preocuparles demasiado). El príncipe Konoe presentó un memorándum en el que decía que la guerra estaba perdida y que, cuanto antes se lograse la paz, mejor para Japón. Cuando Konoe se reunió con Hirohito el 14 de febrero, le dijo al Emperador que creía que Estados Unidos no iba a exigir la abolición de la Familia Imperial, pero que si Japón seguía luchando, posiblemente sí lo haría. El 7 de abril, el almirante Kantaro Suzuki fue nombrado primer ministro por recomendación de un grupo de *jushin* que estaba a favor de «solicitar la paz». Cuando le nombró, el Emperador le dijo al veterano de la guerra ruso-japonesa (tenía 78 años) que «trajese la paz». Suzuki había sido antes gran chambelán de Hirohito.

La «facción de la paz», encabezada por el ministro de Exteriores Togo, el consejero Koichi Kido, el príncipe Konoe y algunos otros *jushin*, estaba dispuesta a rendirse a condición de que se garantizase el mantenimiento del *kokutai* (sistema de gobierno de la nación) japonés, o sistema imperial. Había un consenso respecto a que las características únicas de Japón, tal como las entendían los ciudadanos, desaparecerían si no hubiese Emperador. El problema era cómo conseguir que el Ejército de Tierra (el ministro de la Marina Militar, almirante Mitsumasa Yonai, era partidario de solicitar la paz) aceptase las negociaciones de paz. Togo y Kido convinieron la estratagema de utilizar a los rusos. Togo propuso que Japón le pidiese a Rusia que desempeñase la función de intermediario para la paz. Además, se esperaba que Japón pudiese obtener condiciones más favorables con la mediación de esta nación. El 18 de junio se convocó una reunión del Consejo Supremo para la Dirección de la Guerra y los partícipes —el primer ministro, los ministros de Exteriores, del Ejército y de la Marina Militar, y los jefes de Estado Mayor del Ejército y de la Marina Militar— acordaron pedir a Rusia que hiciese de mediador en las negociaciones. Exigieron como condición mínima que se mantuviese el *kokutai*. Cuatro días después, Hirohito presidió una Conferencia Imperial, a la que

asistieron los mismos partícipes, y confirmó la decisión tomada por el Consejo Supremo para la Dirección de la Guerra.

Pero Rusia rechazó la visita propuesta del príncipe Konoe. Stalin había prometido entrar en la guerra contra Japón. Según los historiadores japoneses, con la declaración de guerra a Japón, Moscú violó el pacto de no agresión firmado en 1941, válido hasta 1946. Pero Washington supo por varias vías que Japón estaba preparándose para la rendición. Por ejemplo, en Suiza, la legación japonesa hacía propuestas a la Oficina de Servicios Estratégicos que dirigía Allen Dulles.

La Conferencia de Potsdam, subtitulada «Proclamación que define las condiciones de la rendición de Japón», se hizo pública el 26 de julio de 1945 y afirmaba de modo terminante: «No nos apartaremos [de nuestras condiciones]. No hay alternativas. No permitiremos ninguna demora». Más de un japonés respiró aliviado al comprobar que las condiciones exigían sólo «la rendición incondicional de todas las fuerzas japonesas», a diferencia de lo que ocurrió con la Alemania de Hitler. Es decir, en la Conferencia se insinuaba una *rendición condicional*.

Pero a los dirigentes de Tokio les preocupaba que no hubiese ninguna garantía específica para la continuación del sistema imperial. Por fin, el gobierno japonés comunicó a los Aliados que Japón aceptaría las condiciones de la Conferencia de Potsdam con tal de que no se exigiese un cambio en la estructura política de la nación. Analizando el pasado, hay motivos para creer que si Washington hubiese prometido a Japón que no tenía intención de abolir el sistema imperial, Japón habría estado de acuerdo en dejar de luchar antes.

Puede que las bombas atómicas del 6 y 9 de agosto de 1945 hayan hecho que Japón se rindiese unos días antes. Estados Unidos planeaba invadir Kyushu («Operación Olímpica») a principios de noviembre. Se ha discutido mucho si las bombas salvaron millones de vidas. Hoy en día, muchos historiadores sostienen que el presidente Harry Truman tenía empeño en demostrar a los rusos la potencia de la nueva bomba; que éste puede haber sido un motivo decisivo para destruir Hiroshima y Nagasaki.

Winston Churchill era partidario de utilizar estas bombas; decía que fueron necesarias «para evitar una inmensa e interminable carnicería». Sin las bombas, afirmaba, la guerra podría haber acarreado «un millón de víctimas estadounidenses y medio millón de británicas». En opinión del holandés Justice Rolling, esto parecía más bien un «engaño al público» por parte de Churchill.

El 9 de agosto las Fuerzas Armadas rusas iniciaron las operaciones contra el Ejército japonés de Kwantung. El mismo día, el líder nacionalista chino Chiang Kai-shek envió un telegrama a Stalin en el que decía que la entrada de Rusia en la guerra «ha despertado en todo el pueblo chino un gran entusiasmo». Terminaba diciendo: «Estoy seguro de que Japón, que a pesar de su situación continúa luchando desesperadamente, pronto será definitivamente derrotado, y será menos lejano el día en que reine una paz duradera en toda Asia del Este».

El teniente general H. G. Martin, observador militar del *Daily Telegraph*, escribió el 10 de agosto de 1945 que «la campaña [rusa] podría prolongarse seis meses o más antes de que se decida definitivamente en favor de los rusos». Pero la campaña terminó en tres semanas. El Ejército de Japón en Kwantung se vio obligado a rendirse. (A modo de nota al pie de esta página de la historia, un mariscal ruso, Kirill Meretskov, que fue uno de los comandantes del Ejército soviético durante la guerra con Japón, se refirió a que el general de división japonés Tokomatsu Matsumura dijo, en septiembre de 1945, a los rusos que le habían apresado: «Rendirse es admitir la derrota. No creo que hubiésemos sido derrotados si el Emperador no nos hubiese dado orden de deponer las armas»).

El *Estudio sobre bombardeos estratégicos estadounidenses*, en su «Sumario de la Guerra del Pacífico», Washington, 1946, publica la siguiente conclusión insólita a la que llegaron algunos expertos estadounidenses:

> Basándonos en una detallada investigación de todos los hechos y en el testimonio de los dirigentes japoneses que sobrevivieron, opinamos que Japón se habría rendido con toda seguridad antes del 31 de diciembre de 1945, incluso si no se hubiesen lanzado las bombas atómicas, incluso si Rusia no hubiese entrado en la guerra, e incluso si no se hubiese planeado ni considerado ninguna invasión[48].

En cualquier caso, las hostilidades terminaron el 2 de septiembre de 1945, el día que Japón firmó el documento de la rendición.

# Capítulo 18

# DE PILOTO A AGRICULTOR BIOLÓGICO

Un martes 14 de agosto, ocho días después de que cayera la primera bomba atómica en Hiroshima, todavía sonaba la corneta en la base aérea militar cercana a la ciudad de Saga, en Kyushu. Oficialmente la guerra aún no había terminado. Casi nadie sabía que, en unas pocas horas, Japón había de firmar su rendición. Pero en la base aérea de Saga se estaba preparando otro ataque suicida y se había convocado a todo el personal en el patio, frente a los barracones que servían de alojamiento a los soldados.

La base, emplazada a unos sesenta kilómetros de Kuroki, la ciudad natal de Takeo Tagata, estaba cuidadosamente camuflada en medio de un bosque de pinos. Tagata había llegado a la base no hacía más de tres días, después de haber sido transferido a la Unidad Aérea 525. Previamente, la unidad había empleado el total de su contingente de pilotos en una misión kamikaze contra un destacamento naval norteamericano y ninguno había regresado. Hasta la llegada de Tagata y sus compañeros, la Unidad 525 sólo existía sobre el papel.

En experiencia de vuelo, a Tagata sólo le aventajaba en la base el comandante Kiyosuke Kono, que llevaba volando once años. Él llevaba diez. Debido al ambiente de nerviosismo y agitación que reinaba en la base, todos los miembros de la unidad sabían que se estaba planeando una inminente operación *tokko*. El personal de mantenimiento trabajaba sin

descanso en la modificación de veintidós cazas Hayabusa (Halcón Peregrino) para el transporte de la máxima carga de bombas.

«Formamos en el patio, cada compañía en su lugar correspondiente», recuerda Tagata.

El comandante Sakae Yamaguchi, responsable de la unidad, ya había sido su superior en otros dos destinos anteriores y se alegraba de volver a verlo. Tenía 37 años y Tagata 29. Poco después de este reencuentro, Tagata le habló de su deseo de capitanear una misión de Ataque Especial en cuanto se presentara la ocasión. En vista de que escaseaban los pilotos experimentados, necesarios para guiar en su última salida a otros pilotos a medio formar, Yamaguchi asintió.

Tagata había tomado esta decisión por su propia cuenta. No se la había comunicado a su familia. Ni sus padres ni su esposa Teruyo la conocían. Su aparente descuido lo explicaba con estas palabras: «Se suponía que iba a actuar así y ellos lo comprendieron».

Era bastante normal que los pilotos *tokko* no les revelasen a sus seres queridos que se habían ofrecido para una misión suicida, y en las últimas cartas expresaban su remordimiento por haber ocultado la decisión hasta el final.

Tagata, casado y con hijos, nos contó por qué decidió llevar a cabo un acto de autodestrucción:

> El 14 de agosto me ofrecí voluntario para una misión de Ataque Especial porque veía que en la base escaseaban los pilotos veteranos, necesarios para guiar hasta el objetivo a los pilotos que aún estaban «verdes». Me salió de manera natural. Mi cuerpo no se resistió ni me atormentaba la decisión tomada. A fin de cuentas, muchos otros hombres, incluidos alumnos míos, habían perecido en expediciones *tokko*. Pensé que era mi deber para con mi país. Hubiera sido vergonzoso por mi parte el resistirme a engrosar las filas de los aviadores kamikaze.

Al mismo tiempo, era consciente del elevado número de bajas entre las fuerzas de tierra y de que las tropas japonesas que guarnecían las islas del Pacífico morían inexorablemente en la última carga de bayoneta a manos de los estadounidenses.

Tagata añade: «Me influía el pensar que tantos amigos, militares de alta graduación y alumnos míos hubiesen perecido en vuelos kamikaze antes

que yo. Por tanto, ¿cómo iba a ser diferente? Además, tenía la convicción de que debía desempeñar un papel importante en la guerra».

Tagata declara que no puede determinar la hora exacta ni el día en que decidió ofrecerse voluntario como kamikaze; sin embargo, es evidente que la idea ya le llevaba tiempo rondando en la cabeza. Luego se pregunta: «¿Me imaginaba el momento en que me estrellaría contra un barco enemigo?». La respuesta fue: «No, no, nunca. He participado en muchos vuelos de combate. Sabía que podían derribarme y morir. Pero nunca imaginé cómo sufriría físicamente si me hirieran o destruyeran el avión. La valentía y el sentido del deber unidos consiguen superar el miedo a la muerte».

Con respecto al suicidio, Tagata asegura:

> No creo que ningún piloto kamikaze pensase que se estaba suicidando. Según ellos, su acción no era equiparable a un suicidio. Una salida que había de terminar en autodestrucción se consideraba un acto noble y racional. De hecho, en una batalla, se te está pidiendo que sacrifiques tu vida. Y eso no les sucede sólo a los japoneses. Es algo muy común en la historia militar. Como cuando los aviones japoneses hundieron el *Príncipe de Gales* frente a las costas de la península de Malasia en diciembre de 1941 y el almirante se hundió con el barco [el almirante Tom Phillips perdió la vida en el hundimiento del *Príncipe de Gales]*.
>
> Los soldados japoneses nunca se rindieron. Defendieron hasta la muerte su posición en todas y cada una de las islas por las que contendieron frente a los norteamericanos, desde Attu, en el archipiélago de las Aleutianas, hasta Okinawa. Los pilotos solíamos conversar sobre el destino de las guarniciones que estaban en estas islas. Nos apenaba profundamente porque estaban condenados a morir, acorralados, después de agotar toda la munición, y debilitados por el hambre. En consecuencia, cuando nos enteramos de que los generales Ushijima y Cho se habían quitado la vida, la noticia no nos sorprendió. [Los cuerpos del teniente general Mitsuru Ushijima, comandante en jefe de las fuerzas japonesas en Okinawa, y del general de división Isamu Cho, su jefe de personal, se descubrieron bajo unas lápidas en la costa sudoeste de la isla principal de Okinawa. Ambos estaban ataviados con el uniforme militar. Se habían hecho el harakiri y un ejecutor les había seccionado las cabezas, según prescribe el ritual].

Tagata apuntó una diferencia entre los soldados de tierra y los pilotos en lo que respecta a la «elección de la forma de morir»:

> A los pilotos se nos permitía elegir nuestro propio destino. Un piloto de Ataque Especial se dirige a su momento final en solitario y por su propia voluntad. Por muy adversa que fuera la situación por la que estuviese pasando su país, la decisión de poner fin a su vida para ayudar a la nación le incumbía al piloto. Más aún, el piloto *tokko* podía conocer el momento de su muerte.

Disfrutaba del privilegio de pasar un rato solo, en tranquilidad, antes de despegar rumbo a su misión.

Ni que decir tiene que cuando nos enteramos de la heroica muerte kamikaze del almirante Arima [en las Filipinas] quedamos muy impresionados. Era el primer almirante que perecía en un ataque *tokko*.

Pero ¿qué es lo que le llevó a Tagata, un piloto cuyo instinto le dicta salvar el avión y la vida, a aceptar todo lo contrario? Ésa es la pregunta que le hicimos al veterano piloto. Ésta fue su respuesta:

Todo aviador ama a su avión. No es fácil de entender para alguien que no lo sea. Cuando estás allá arriba pilotando te sientes como si te hubieras convertido en pájaro, como si el avión y tú fuerais una misma cosa. El avión forma parte de ti y tú del avión. Ningún piloto acepta alegremente la orden de sacrificar su vida llevando una bomba y embistiendo en solitario las filas enemigas para saltar en pedazos y llevarse todo por delante.

Pero Tagata admitió sin reparos que «había un cierto componente de romanticismo en morir con el avión». Y añadió:

A mediados de 1944 nuestras fuerzas aéreas se encontraban en una situación desesperada. Estábamos completamente desbordados. Perdimos el grueso de pilotos más experimentados, que eran nuestro principal activo. Fabricábamos excelentes aviones, como el caza de alta tecnología Hien del Ejército o los cazas Shouki y Shiden de la Armada, que para muchos eran iguales o mejores que sus equivalentes estadounidenses, pero no conseguimos fabricar los suficientes. Padecíamos una considerable escasez de pilotos con experiencia, por lo que el enemigo alcanzaba con gran facilidad a los pilotos que aún estaban «verdes», sin suficientes horas de vuelo. Había muchos aviones enemigos y el fuego antiaéreo enemigo cubría casi todo el cielo. Cada expedición suponía una muerte casi segura. La táctica *tokko* resultaba más eficaz y «rentable». No se malgasta la vida cuando a cambio de ella se consigue hundir un barco enemigo importante.

Yo pertenecía a la promoción 60 de suboficiales que hacían un curso de pilotaje en la Escuela de Vuelo Tachiarai del Ejército. También éramos 60 cuando nos matriculamos. Eliminaron a 23 por falta de aptitud. De los 37 restantes, uno murió al estrellarse su avión antes de terminar el curso. Veintiocho murieron en combate y tres perecieron en accidentes. Sólo cuatro, incluido yo, sobrevivimos a la guerra. Hubo muchas bajas, incluso entre los pilotos veteranos.

En el último año de guerra la línea divisoria entre la vida y la muerte se volvió tan tenue que apenas se distinguía. Hasta los civiles sufrían. He visto en Taiwan cómo morían niños y ancianos en las carreteras o se retorcían de dolor en los cultivos alcanzados por balas de metralleta. Cuando volví a Kyushu vi con mis propios ojos cómo el enemigo disparaba en vuelos rasantes a todo lo que se movía. A menudo se realizaban bombardeos incendiarios o de arrasamiento contra zonas residenciales. La muerte se convirtió en moneda de curso común, lo cual mitigaba el miedo a la muerte. Pero estas matanzas indiscriminadas, lejos de debilitar la determinación del pueblo de continuar la guerra, robustecían su voluntad de luchar.

Otra pregunta que le hicimos a Tagata fue si las tácticas kamikaze hubieran resultado decisivas si Japón hubiese seguido luchando después de mediados de agosto del 45. La respuesta fue la siguiente:

> En la Batalla por la Patria todos los pilotos experimentados habrían sido reclutados para luchar contra el enemigo en vuelos kamikaze. Seguro que habrían resultado más eficaces que los pobres novatos que lanzábamos contra los barcos enemigos. Pero dudo que incluso los pilotos veteranos hubieran alterado el curso de la guerra en el último momento, incluso con este método. Y una vez desaparecidos, Japón habría perdido todo su poderío aéreo.

Y añadió: «Había una gran escasez de recursos. A principios de agosto del 45 el Ejército sólo disponía de combustible para la aviación para unos 120 días».

El comandante Yamaguchi se dirigió a todos los hombres reunidos. Había mucha humedad en el aire, recuerda Tagata («el sol abrasaba y las cigarras chirriaban en los árboles») prosiguiendo con su relato:

> El enemigo [comenzó Yamaguchi] bombardea y ametralla nuestra patria a diario con vistas al desembarco final en nuestras costas. Los barcos enemigos castigan el litoral. En flagrante violación del derecho internacional y con el satánico fin de eliminar civiles en masa, el enemigo acaba de lanzar sendas bombas atómicas sobre Hiroshima, el día 6, y sobre Nagasaki, el 9. Los rusos han entrado en guerra, en abierta violación del Tratado de No Agresión ruso-japonés.
>
> Hace unos pocos meses, 36 de nuestros pilotos a las órdenes del alférez Asakura se arrojaron valerosamente contra un destacamento enemigo que encabezaba la invasión de la isla en aguas de Okinawa. Nuestros hombres les administraron un severo castigo.

El comandante hizo una breve pausa y continuó con vehemencia:

«¡Debemos seguirles!». A lo que añadió con solemnidad no afectada: «Viviremos, como mucho, unos pocos meses más, hasta el otoño. Supone un gran honor para nosotros, nacidos en la nación japonesa, dedicar nuestras vidas a la madre patria en sus horas más difíciles. Nuestros antepasados nos han dejado muchos ejemplos. No tengo nada más que decir salvo que todos debemos estar preparados para una expedición contra el enemigo».

A continuación, hizo una inspiración profunda y dijo: «Desde este momento formáis parte de los *tokko-tai* [cuerpos de Ataque Especial]. Estad a la espera de subsiguientes órdenes».

Tagata cuenta que al oír estas palabras se sintió como si hubiera tenido una experiencia religiosa sublime. «Había cumplido mi deseo de incorporarme a las filas de los pilotos kamikaze y me sentía un hombre radicalmente distinto. De repente, el mundo que me rodeaba me resultaba sagrado y experimenté una gran paz mental. No era como la embriaguez, sino que tenía más bien una sensación de liberación, de desprendimiento, incluso de pureza». En plena aceptación del hecho de que pronto iba a entregar su vida, se dio cuenta de que por primera vez era completamente feliz.

Recuerda que su familia se presentó de improviso en la base. A las familias de dos pilotos que vivían en Kyushu se les había informado de la inminente operación y en la cafetería se celebraban numerosas reuniones familiares. «A las 3 de la tarde —cuenta Tagata—, me visitaron mi mujer, Teruyo, y mi padre. Teruyo traía a la espalda a nuestro hijo de diez meses, Hirofumi. Estaba embarazada cuando la mandé a casa el año anterior desde Taiwan».

Pero su madre no estaba y Tagata trató de ocultar durante la visita la tristeza que sentía. Teruyo le traía un mensaje de ella que decía: «No he venido porque no podría soportar el separarme de ti».

Tagata se quedó horrorizado al oír que su padre y su mujer, cargada con su hijo, habían recorrido en bicicleta los 40 kilómetros que había desde su casa en Kuroki hasta la base. Era pleno verano y lucía un sol abrasador:

Mi padre y Teruyo sudaban profusamente. Los trenes ya no eran seguros y decidieron ir en bicicleta. De camino les atacó un caza estadounidense que se precipitó sobre ellos disparando. Corrieron hacia una arboleda y así se libraron por los pelos. Sentados en la cafetería sacaron unas tortas dulces de judías que me había hecho mi madre. Eran mi comida preferida.

La familia estaba sentada al otro lado de la mesa y Tagata pidió unos refrescos. A continuación habló su padre. Había sido toda la vida agricultor, aunque alguna vez también había trabajado en la silvicultura.

—Takeo, al final te vas a ir…, en una misión *tokko*.

—Sí, dentro de muy poco —respondió Takeo. Sabía que tanto su avión como los de los pilotos que irían con él apenas llevarían suficiente

combustible para un vuelo de regreso de emergencia.

El padre bajó la cabeza. Intentaba contener las lágrimas con todas sus fuerzas. Pero no lloró. No hubiera resultado apropiado mostrar tan abiertamente sus emociones, recuerda Tagata.

También Teruyo tenía los ojos llenos de lágrimas. Se había colocado a su pequeño sobre el regazo.

—Cuídate —le dijo. Y a continuación—: Hazlo lo mejor posible. Yo me ocuparé de nuestro hijo, lo prometo. Que eso no te preocupe.

Tagata le respondió con una petición solemne:

—Tienes que ayudarles siempre a mi padre y mi madre, a mi hermano pequeño y a mi hermana en mi nombre. Sé que lo vas a hacer.

La voz de Teruyo estaba a punto de quebrarse, pero dijo lo más claramente que pudo:

—Tu madre me ha pedido que te dé su fotografía para que te acompañe en tu última misión.

Teruyo le entregó la fotografía en la que su madre aparecía sonriente.

—Tiene un gran corazón al querer acompañarme en mi última misión —dijo Tagata. Ahora era él el que estaba a punto de llorar pero se esforzó por contenerse.

Teruyo se puso de pie y se acercó al marido.

—Sostuve y abracé a nuestro hijo —cuenta Tagata—. Como no era capaz de entender lo que estaba ocurriendo, el pequeño me sonrió radiante.

—¿Deseas decir unas últimas palabras a Hirofumi? —le preguntó Teruyo.

—No, no se me ocurre nada. Pero cuando se haga mayor, dile que su padre murió contento, y hasta con orgullo, defendiendo a su país.

En ese momento Tagata se sacó una pequeña libreta del bolsillo, arrancó una hoja y escribió unos versos.

*Estoy encantado de entrar en combate*
*y perecer con orgullo en el cielo*
*a instancias de nuestro soberano*[49].

—Creía que iba a ser lo último que escribiría en esta vida —asegura Tagata.

De pequeño le había enseñado a hacer poesía su hermano Toraji, nueve años mayor que él (al ser funcionario forestal, el gobierno no le había llamado a filas). También le enseñó el arte del kendo y a montar a caballo. Como su familia poseía un caballo de carreras, la equitación fue desde muy temprano uno de sus pasatiempos.

Finalmente, su padre le dio palabras de ánimo.

—¡Takeo, hazlo lo mejor posible!

—¡Así ha de ser! —aseguró Tagata.

E inmediatamente abandonaron la cafetería, y la mujer y el padre de Tagata se subieron a las bicicletas y se alejaron.

No obstante, ambos se detuvieron en varias ocasiones para despedirse. A punto ya de desaparecer le dijeron el último adiós con los brazos.

Tagata aprovechó este momento para rezar porque regresaran a casa sanos y salvos.

Durante la visita, también tuvieron tiempo de hablar de asuntos familiares. Pero a diferencia de otros pilotos, Tagata no dejó un testamento ni trató el tema. «Me sentía muy unido a mi familia y pensaba que sabían bien cuáles eran mis últimos deseos», comenta.

Cuando se fueron su padre y Teruyo, Tagata repartió entre sus amigos las tortas.

Para entonces, otras familias también estaban dejando la base.

Poco después se recibió un urgente mensaje de radio desde Tokio: Japón había capitulado. Se suspendían todas las salidas kamikaze y se ordenaba interrumpir la instrucción de las unidades de Ataque Especial de inmediato. A pesar de ello algunos instructores de vuelo desoyeron las órdenes y siguieron enseñando tácticas kamikaze. Pero cuando los pilotos examinaron los aviones al día siguiente se encontraron con que estaban inutilizados: les habían quitado las hélices y los carburadores.

Para Tagata los días de lucha habían terminado. Cuenta que, si la guerra hubiese seguido unos cuantos días más, sus compañeros y él habrían ejecutado nuevas órdenes de realizar un ataque suicida contra la escuadra rusa de Vladivostok.

El 2 de septiembre del 1945, a las 10.30 de la mañana, hora de Tokio, se firmó el documento de la rendición de Japón a bordo del acorazado estadounidense *Missouri* anclado en la bahía de Tokio. Entre los firmantes se encontraban: el ministro de Asuntos Exteriores japonés, Mamoru Shigemitsu, y el jefe de Estado Mayor Yoshijiro Umezu. Representando a los Aliados estaban: el almirante Chester Nimitz por parte de Estados Unidos; el general del Kuomintang, Su Yung-chang, por parte de China; el almirante Bruce Fraser por el Reino Unido; el general K. Derevyanko por la URSS; el general Thomas Blamey por Australia; el general Jacques Leclerc por parte de Francia; el almirante Conrad Helfrich por parte de Holanda; el teniente general del Aire Leonard Issit por Nueva Zelanda, y el coronel L. Moore-Cosgrave por parte de Canadá. Después de que cada representante estampara su firma en el documento de capitulación, el general MacArthur, que representaba a las Naciones Unidas, dijo: «Los trámites han concluido».

La suerte le había sonreído al *Missouri* cinco meses antes, el 11 de abril, el día anterior a la muerte del presidente Roosevelt, cuando un avión kamikaze rozó el *Minghty Mo* («Poderoso Mo») y sólo le causó daños leves. Los restos del desconocido piloto se esparcieron por toda la popa y se declaró un fuego que tardó menos de 15 minutos en ser controlado.

Tagata regresó al hogar familiar con dos amigos, un cabo coreano y otro taiwanés, de la Escuela de Jóvenes Aviadores de la base aérea de Metabaru. Debido al caos del final de la guerra, estos jóvenes pilotos no podían regresar a sus hogares y Tagata les invitó a que se alojaran en su casa. El joven aviador coreano procedía de lo que hoy es Corea del Norte. Se quedó un año con los Tagata y regresó a Corea del Sur, donde se incorporó a la policía. El piloto de Taiwan estuvo seis meses antes de regresar a su patria y abrir allí un pequeño negocio. Por entonces, los Tagata poseían varias hectáreas de tierra de labor y los dos jóvenes aviadores ayudaron en el trabajo agrícola. Tagata ya no podía ir a volar más porque las autoridades de ocupación prohibieron los vuelos a los japoneses:

> Al principio me sentía como encerrado en una jaula [dice Tagata]. Pero no había otra opción y pronto aprendí el oficio de agricultor. Más aún, la profesión me satisfacía plenamente y hasta

llegué a entusiasmarme. Las tareas del día a día me resultaban creativas. Igual que pasa con el arte de volar, quien no lo ha experimentado no comprende lo interesante que es. En compañía de mi hermano mayor implantamos la agricultura biológica. Es decir, evitábamos el uso de fertilizantes y pesticidas tóxicos. Era un trabajo muy emocionante. En realidad, fuimos precursores del arte de la agricultura biológica.

Tagata trabajó en el campo durante 15 años. Cultivó arroz, trigo, batatas, patatas, tomates, pepinos y espinacas. También recolectó peras y caquis. Vendía arroz y trigo en el mercado pero se quedaba el resto de la cosecha para el consumo familiar.

—La agricultura es la labor más honrada que existe —dice.

Tal vez pensase así porque, como él solía decir, la agricultura «la llevaba en la sangre». Al fin y al cabo venía de una antigua familia rural.

Takeo Tagata ha pensado muchas veces en lo horrible de la guerra y se ha preguntado si las operaciones kamikaze estaban justificadas. «Creo que no podíamos hacer otra cosa más que recurrir a estas tácticas», es su conclusión.

Desgraciadamente, Japón no había formado a suficientes pilotos porque no contaba con entrar en una guerra total con Estados Unidos. No obstante, en la primera etapa de la guerra, nuestros pilotos estaban mejor preparados. Tanto los pilotos como los aviones superaban a sus análogos estadounidenses y británicos. Estaba seguro de que un solo piloto de caza japonés podía encargarse de cinco oponentes estadounidenses o británicos. Pero cuando se perdieron la mayoría de ellos, la balanza de la guerra se inclinó en contra nuestra. El Cuerpo de Ataque Especial constituía nuestro único modo de lucha eficaz. Nunca habríamos infligido tantos daños al enemigo de no haber sido por las tácticas kamikaze.

Sin embargo, este piloto veterano admitió que en muchos casos se habían malgastado vidas. «Los pilotos novatos, en más de una ocasión, no conseguían llegar a sus objetivos si su avión guía era abatido». A menudo se estrellaban contra el mar.

Por lo que respecta a sus antiguos adversarios, Tagata recordó algunos de los malentendidos mutuos que existían al principio de la guerra. Por ejemplo, él mismo compartía el extendido prejuicio de que los estadounidenses eran enemigos «blandos», «miopes» y «sin civilizar». Se extraían tales conclusiones de las películas de Hollywood. Estas opiniones les habrían de costar caro cuando los dos bandos se enfrentaron en las importantes batallas navales que tuvieron lugar en 1942. Pero en Occidente

ocurría lo mismo y se alentaba otra colección de tópicos. Por ejemplo, había militares que pensaban que los japoneses no eran limpios y solían caer enfermos en una campaña prolongada; que su visión era mala debido a una dieta pobre, culpable también de un raquitismo endémico. Esto les llevaba a afirmar que su Ejército no conseguiría penetrar las defensas aliadas[50]. Cuando comenzaron las hostilidades y durante los cuatro años de lucha en el Asia Oriental y el Pacífico, los aliados se arrepintieron de la idea tan poco realista de que los soldados japoneses iban a ser pan comido para los soldados británicos y estadounidenses.

El autor de este libro acompañó en el 2001 a Takeo Tagata en una visita a su lugar de nacimiento en Kyushu. Hicimos una parada en Tachiarai, una antigua base aérea donde hacía pocos años se había abierto un pequeño museo en honor de los pilotos de Ataque Especial, y también en Chiran, donde visitamos el Museo de la Paz dedicado a los pilotos kamikaze. Después, seguimos en coche hasta Kuroki («Árbol Negro»), donde había nacido Tagata y donde su familia aún conserva una residencia.

Antes de parar para comer en el Banzai, un centenario restaurante situado a la orilla del río, pasamos junto a plantaciones de té y esmerados cultivos de uvas y fresas que dan fama a la ciudad de Kuroki, y no pudimos dejar de maravillarnos al contemplar sus célebres jardines poblados de glicinias. Tagata recordó que para ir al colegio caminaba 40 minutos subiendo y bajando por colinas empinadas y densos bosques. En el acogedor hogar de sus ancestros le recibió su hermana mayor, Sachiko (quien estaba a punto de cumplir 90 años), que nos sirvió té verde y dulces. Esta casa, donde Tagata nació, es de tejas negras y está rodeada por un largo muro encalado que encierra varios pinos. Al pie de la colina hay un arroyo y en los alrededores un embalse.

Tagata recordó que, después de recibir su graduación de la Academia de Aviación Tachiarai, hizo su primer vuelo en solitario y, con el deseo de saludar a su familia, voló a muy baja altura hasta Kuroki donde su padre, madre, hermanos y vecinos le esperaban para saludarle desde tierra. Como su casa se halla en la ladera de una colina, cuando ladeó el avión para descender frente a su casa, se dio cuenta de que estaba volando más bajo que la verja que la rodea.

# Capítulo 19

# PUNTOS DE VISTA

## OPINIONES DE EXPERTOS SOBRE EL FENÓMENO KAMIKAZE

Según Ronald James Wren, que sirvió en la Marina británica durante la guerra del Pacífico y formó parte también de los convoyes árticos:

> Cuando tenía 20 años y estaba en el Pacífico, [los pilotos kamikaze] me parecían unos imbéciles que se quitaban la vida. No me imaginaba nada más. A esa edad, cuando ves que alguien montado en un avión surge del cielo y viene a toda velocidad con el objetivo de hundir un barco, o lo que sea que esté atacando, y que luego, desesperado, se estrella contra el barco, te crees que se le están pasando por la cabeza cosas que en realidad no se le están pasando; 60 años después te das cuenta que en absoluto se le estaba pasando por la cabeza lo que te habías imaginado.

La opinión más extendida entre los expertos estadounidenses, británicos y australianos es que hay muy pocas posibilidades de acertarle a un avión suicida que hace un picado a todo gas hacia su blanco. Según el almirante F. *Toro* Halsey:

> La psicología que subyace a los ataques kamikaze nos resulta incomprensible. Los norteamericanos luchan para vivir, y no comprenden que otro pueblo pueda luchar para morir. No podíamos creer que los japoneses, a pesar de su tradición del harakiri, consiguiesen reclutar suficientes voluntarios como para que tal cuerpo fuera efectivo. Nos llevamos un desengaño al día siguiente cuando fallaron contra el portaaviones *Enterprise* pero sí le dieron a otros dos, el *Franklin* y el *Belleau Wood*.

Según el capitán Dixie Kiefer, comandante del malogrado portaaviones *Ticonderoga*: «Es bastante fácil evitar otros tipos de bombardeo pero es imposible esquivar una bomba que está siendo dirigida hacia ti. Los kamikazes acertaban cuatro o cinco veces más que los aviones normales».

Para el subcomandante Tom Blackburn, de la Marina de EE. UU., que abatió 11 aviones japoneses: «El arma más eficaz contra los kamikazes fue que al final se les acabaron los pilotos».

Un comentario suizo (*Tribune de Genève*) del 9 de Julio de 1945, decía:

> El sistema de lucha denominado Ataque Especial sale muy caro en hombres y material, pero en su eficacia supera con creces al de la aviación convencional. El 24 de mayo el cuerpo japonés de Ataque Especial llevó a cabo un encarnizado ataque contra barcos de guerra y navíos de transporte estadounidenses cerca de las islas de Okinawa. En este ataque Japón perdió 111 pilotos, pero se hundieron un total de 11 barcos estadounidenses. Las bajas de personal de la Marina de EE. UU. llegaron a 9000 en la batalla de Okinawa, según comunicados del cuartel general de Nimitz. La Marina estadounidense sufrió tales pérdidas que se vio obligada a reemplazar a la Tercera Flota con la Quinta Flota. Matar al enemigo sin que lo maten a uno es lo que dicta el sentido común en la guerra, pero contar con la muerte y elegirla reporta a menudo los mejores resultados. El impacto mortal que recibe el piloto que se abalanza contra su objetivo a una velocidad de 1000 kilómetros por hora es catastrófico. No obstante, un enemigo así merece respeto.

Según el almirante estadounidense Morton Deyo: «Los aviones kamikaze volaban hacia nuestros barcos como patos solitarios y asustados».

Según el contraalmirante Daniel Barbey, comandante de la Séptima Flota Anfibia de EE. UU. en aguas Filipinas en enero de 1945: «Con el avión suicida [los japoneses] habían conseguido un arma mortífera. Mientras siguieran siendo numerosos debíamos esperar pérdidas considerables en barcos de superficie a medida que nos íbamos acercando a Japón».

En un comentario de postguerra, dice el almirante Kantaro Suzuki, que en abril de 1945 era primer ministro de Japón: «Consideradas desde el punto de vista de la estrategia, las tácticas suicidas fueron producto de la derrota».

El almirante estadounidense Chester W. Nimitz comentó con respecto a los primeros éxitos de la última arma de guerra japonesa —el cuerpo kamikaze— durante la invasión norteamericana de las Filipinas, que el

recién organizado cuerpo estaba compuesto por pilotos de tendencias suicidas. Dijo que muchos de los pilotos suicidas estaban a medio formar y por tanto apenas conseguían penetrar la defensa aérea estadounidense. Pero, al mismo tiempo, opinaba que incluso los aviadores japoneses novatos podían resultar eficaces si pilotaban los sofisticados cazas «Zeke» (el nombre en clave con que la Marina de Estados Unidos hacía alusión a los Zero, un avión utilizado con frecuencia en misiones suicidas) armados con bombas ligeras y estrellaban los aviones contra los blancos. Los estadounidenses reconocían que los aviones suicidas eran un modo temible de desafiar su dominio marítimo.

Pío Duran, miembro de la Asamblea Nacional Filipina, decía el 3 de noviembre de 1944:

> El Cuerpo de Ataque Especial ha llevado el terror a las fuerzas de mar y aire estadounidenses en el sector de Leyte. […] Además, las cargas de bayoneta del Ejército Imperial japonés en la isla de Leyte se cobran un elevado número de víctimas entre los soldados enemigos. […] Quisiera decir que el Cuerpo de Ataque Especial representa al espíritu de Asia y se merece la emulación de toda la juventud del Asia del Este. Llama la atención el hecho de que dicho cuerpo esté luchando en defensa no de suelo japonés, sino del territorio filipino. Tan noble sacrificio se merece el agradecimiento del pueblo filipino y debería hacernos reflexionar sobre las cuestiones que han llevado a Japón a esta lucha titánica. Todos los filipinos deberían comprender que la motivación de Japón en esta guerra es desinteresada. Al sacrificar a la flor de su juventud, no pretende otra cosa más que librar al Asia del Este de sus anteriores amos, para que podamos vivir juntos en paz y armonía, de acuerdo con nuestro propio destino natural, sin el freno ni la intimidación de gobernantes extranjeros, quienes, aunque hagan profesión de humanitarismo, no son en el fondo más que explotadores sin escrúpulos.

Según el capitán general William Slim, comandante en jefe de los Aliados en el sudeste de la India: «Todos el mundo habla de luchar hasta que caiga el último hombre pero sólo los japoneses lo hacen».

El vicealmirante C. R. Brown, que combatió en el Pacífico, dijo: «Es verdad que la Fuerza de Ataque Especial —los kamikazes— provocó grandes pérdidas. Hundió muchos barcos y produjo daños en muchos otros. Mató e hirió a miles de hombres y causó más bajas en la flota estadounidense frente a Okinawa que las debidas al Ejército japonés entre las tropas invasoras en la larga batalla que tuvo lugar tras el desembarco».

Ba Maw, primer ministro de Birmania durante la guerra, dijo en un discurso en el salón público Hibiya de Tokio el 18 de noviembre de 1944:

> El resultado final de una guerra siempre dependerá de la fortaleza de espíritu que sustente la lucha. El espíritu kamikaze, y no las armas, decidirá la guerra del este asiático. […] El materialismo de los anglosajones no conseguirá imponerse a este espíritu. El desenlace no lo decidirán los aviones y los tanques, sino el espíritu del hombre, el espíritu de los kamikazes. En el Este lo decidirá la voluntad de sobrevivir de los asiáticos, de vivir y conquistar. Y esta lucha, tal como yo entiendo la historia, es en el fondo la lucha del espíritu del hombre con su entorno.

*En el Japón del nuevo milenio los hay que miran atrás y acusan a la institución de los kamikazes de haber malgastado vidas. Por supuesto que había una diferencia entre los que entregaban su vida voluntariamente (la juventud kamikaze) y aquellos a los que se les ordenaba hacerlo (los otros combatientes). Continuamente surgen discusiones sobre lo bueno y lo malo de la guerra, sobre si los sacrificios hechos por miles de pilotos jóvenes —que dieron al traste con sus esperanzas y proyectos de futuro— sirvieron de mucho o de poco. Durante el período de hostilidades, la gente estaba convencida de que el destino de la nación dependía del desenlace de la contienda y, por tanto, aceptaron todos el «espíritu kamikaze» sin ponerlo en duda.*

Ian Mutsu, cuyo abuelo había sido primer ministro de Japón (su madre era inglesa y de joven había estudiado en un colegio de Birmingham, en Inglaterra), aseguraba lo siguiente:

> Siento enojo y rabia ante el derroche de vidas [humanas] que hizo el Ejército del Aire por una causa desesperada [así como por] la manera en que el Ejército consiguió que por mediación de la prensa y la radio [por entonces sólo la NHK] las masas aclamaran a los llamados *gun shin* o «dioses de la guerra». Éste era el mismo término que aplicaba la Marina a los pilotos de los minisubmarinos diseñados para atacar a los barcos de guerra estadounidenses en Pearl Harbour. Todos fracasaron en su misión. Hacia el final de la guerra los medios de comunicación daban muchas noticias sobre pilotos kamikaze suicidas. La admiración en la radio y en la prensa era total. Pero es difícil determinar cuánto del sentimiento de los japoneses era admiración sincera y cuánto era pesar por el despilfarro de vidas en aras de una causa desesperada.

En una inscripción debida al antiguo comandante general de la Flota del Pacífico, Chester W. Nimitz, que se encuentra en un monumento conmemorativo de la guerra en una isla solitaria del Pacífico (Pelelieu, de las islas Palau), donde los defensores lucharon hasta en la última trinchera en un vano intento de evitar la derrota, se puede leer: «Los turistas de todos los países que visiten esta isla deberían saber lo valientes y patrióticos que

fueron los soldados y pilotos japoneses que murieron defendiendo esta isla».

# Capítulo 20

# LOS PILOTOS KAMIKAZE DE STALIN

Tres años antes de que Japón lanzara oficialmente su estrategia suicida, incluidas técnicas de embestida contra los superbombarderos, los rusos, en un intento desesperado de evitar que los escuadrones de Hitler bombardeasen objetivos vitales en Moscú y otras ciudades, llegaron a dar orden por escrito de que los pilotos estrellaran sus aviones contra los de la Luftwaffe que se aproximasen a ellos. Las instrucciones equivalían con demasiada frecuencia a una sentencia de muerte para los pilotos rusos. Cientos de ellos perdieron la vida al estrellar sus diminutos aviones contra los bombarderos alemanes. En vista de que en los periódicos de Moscú aparecieron frecuentes descripciones de embestidas con éxito, no cabe duda de que la Embajada japonesa en Moscú debió de enviar informes detallados a Tokio. A menudo se publicaban en la prensa moscovita entrevistas de pilotos que habían sobrevivido a una embestida. En los Estados Unidos se llegó a publicar en la revista *Life* un reportaje fotográfico sobre uno de esos pilotos.

En septiembre de 1944 los rusos borraron de los registros oficiales las órdenes de embestir (en ruso *taran*). Por entonces, sus pilotos dominaban el cielo y pocos aviones de la Luftwaffe se aventuraban más allá de cielos alemanes. Pero hay pruebas que demuestran que 15 años *después* de la guerra todavía se podían ordenar y llevar a cabo embestidas; los mandos

rusos aún podían dar la orden de iniciar un ataque de embestida, una táctica que a menudo le costaba la vida al piloto. Tenemos el conocido caso que tuvo lugar en mayo de 1960, cuando se avistó sobre Siberia un avión espía estadounidense U-2 volando a gran altura. De fuentes fidedignas se sabe que a un comandante de las Fuerzas Aéreas rusas se le ordenó despegar y embestir al intruso pero, aunque llegó a despegar, no entró en contacto con el U-2 estadounidense. Interceptado por un misil el avión estadounidense se estrelló aunque el piloto, Francis Gary Powers, se salvó saltando en paracaídas. La orden de embestir al intruso no se hizo pública hasta pasadas tres décadas del incidente.

Las primeras acciones de este tipo tuvieron lugar durante las primerísimas horas de la invasión, cuando los pilotos rusos pararon a numerosos aviones alemanes a base de estrellarse contra sus alas y fuselaje, haciéndoles entrar en barrena. Estos ataques requerían una valentía excepcional y una gran pericia. El autor Konstantin Simonov, en su conocida novela de guerra *Los vivos y los muertos*, pone en boca de un personaje que oye que se acaba de producir un impacto contra un avión de la Luftwaffe sobre el cielo de Moscú: «¡Imagínate cómo puede ser chocar así contra otro avión!». Alguien le responde que a la Luftwaffe se le habían bajado los humos; que las embestidas habían asustado a los pilotos alemanes.

Algo había de verdad en esto. El primer día de la invasión seis pilotos rusos que agotaron la munición embistieron a otros tantos aviones nazis, que se incendiaron y estrellaron. Habría que excusar a los pilotos de Hermann Goering si las noticias de las embestidas les produjeron algún que otro estremecimiento involuntario.

Un lacónico comunicado radiofónico anunciaba desde Moscú las primeras acciones: «A las 5.15 horas del 22 de junio de 1941, a unos 300 kilómetros de la frontera, el jefe de vuelo Leonid Butelin ha embestido a un bombardero alemán Junkers-88 cortándole la cola con la hélice. Ésta es la primera embestida de la guerra».

Se suponía que los pilotos rusos recurrían a la embestida como último recurso. La Luftwaffe dominaba en el aire durante las primeras semanas y meses de invasión y las Fuerzas Aéreas rusas no podían competir con ella.

Los aviones alemanes eran mejores por regla general y sus pilotos tenían la ventaja de la experiencia en combates previos. Pero a los pilotos rusos no les faltaba intrepidez. Con el tiempo asimilaron las tácticas de embestida y algunos no sólo sobrevivieron, sino que lo volvieron a intentar.

Las directrices rusas llegaron a especificar cuándo tenían que embestir los pilotos a los aviones enemigos. Por ejemplo, una directiva de combate dirigida a los pilotos del Sexto Cuerpo del Aire durante la defensa de Moscú decía: «Si se atascan las ametralladoras, si se gastan los cartuchos antes de tiempo, si el enemigo se propone destruir un objetivo estatal importante, id y destruidlo embistiéndolo».

Esto es lo que pensaba el capitán general de las Fuerzas Aéreas Soviéticas, A. A. Novikov: «Toda técnica de combate aéreo requiere arrojo, valentía y habilidad por parte del piloto. La embestida supone, ante todo, estar dispuesto al autosacrificio; es una prueba de lealtad al pueblo, a los ideales de la Patria». Novikov calificó la embestida como «una de las formas más elevadas de expresar que la moral de la nación está alta». También habló de su importancia desde el punto de vista táctico. Recordando la guerra, dijo: «El que los pilotos enemigos temieran que los embistieran daba a los nuestros determinadas ventajas —por ejemplo, mayores posibilidades de maniobra— y servía para reforzar su creciente superioridad en tácticas de combate aéreo».

Según esta directriz, a los pilotos *no* se les estaba enviando a misiones suicidas: «Embestir al enemigo es un acto de sumo heroísmo y valentía pero no de autoinmolación». E instaba: «Debéis saber cómo embestir». A continuación venían cuatro páginas sobre técnicas de embestida. Los pilotos que al principio de la guerra habían sobrevivido a este tipo de acciones enseñaron a otros cómo llevar a cabo este «acto de agresión total». Los informes oficiales decían que las muertes de pilotos rusos en el momento de embestir se debían sobre todo a colisiones frontales. Los pilotos sobrevivían, decían los informes, si conseguían saltar en paracaídas o aterrizar en sus maltrechos aviones. No se mencionaba el detalle de que cuando los dos aviones perdían el control después de la embestida, por regla general, los pilotos no podían salvarse.

El as del aire Alexander Pokryshkin, que abatió 59 aviones nazis y ascendió a teniente general del Aire en la posguerra, dio su opinión sobre las directrices dictadas en tiempos de guerra que imponían el deber de embestir: «No hay nada censurable, era así. El impacto de embestida era el arma de los aviadores con nervios de acero. En la defensa de Moscú este método se volvió necesario». Luego añade:

> A corta distancia, detrás de la cola del bombardero enemigo, nuestro caza era invulnerable. Entraba en el ángulo muerto del fuego enemigo, se acercaba poco a poco y le cortaba un trozo de cola, o un ala. Un aviador nazi que se salvó de una embestida en paracaídas contó en el interrogatorio: «Circulaban rumores sobre embestidas en el Frente del Este. Pero al principio no nos los creíamos. ¡Es algo terrorífico!».

Parece ser que ya se había practicado este tipo de ataque antes de la Segunda Guerra Mundial. Se cree que durante la Primera Guerra Mundial el piloto ruso Pyotr Nikolayevich Nesterov fue el primer hombre en la historia que embistió a un avión enemigo. Sucedió el 8 de septiembre de 1914 durante un enfrentamiento con un biplaza alemán de reconocimiento. Pero Nesterov murió en el ataque. Según el coronel de las Fuerzas Aéreas, Vladimir Amelchenko, la embestida de Nesterov les sirvió a los pilotos rusos de «símbolo de renuncia, arrojo y valentía» durante la Gran Guerra patriótica.

En círculos militares se contaba una historia, confirmada por los pilotos británicos, sobre un aviador que muy bien se podría calificar de «el Rambo ruso». En una ocasión, volando en cielos septentrionales, se enzarzó en un duro combate con dos aviones alemanes. Derribó a uno de ellos y al comprobar que se le había acabado la munición embistió al otro, que se estrelló. Tuvo que saltar en paracaídas y, casualmente, cayó justo al lado de donde se encontraban los dos pilotos del biplaza que acababa de abatir. Los tres aviadores se encontraron, así, juntos en medio de un yermo helado tan despoblado que se podía andar durante días sin ver a un solo ser humano. Rápidamente el ruso despachó a uno de sus adversarios con el revólver. Inmediatamente un perro bóxer que, no se sabe por qué razón, llevaba a bordo la tripulación alemana se abalanzó sobre él y se vio obligado a dispararle. Después, en la lucha cuerpo a cuerpo con el otro piloto, perdió

varios dientes y recibió un navajazo que le cruzó, la cara de arriba abajo. El enfrentamiento terminó cuando disparó a quemarropa en la cabeza de su enemigo una bengala de su pistola Very. El superviviente caminó por la nieve durante cuatro días y cuatro noches con los pies congelados y la tremenda herida de la cara hasta que encontró un hospital. Dos militares británicos que conocían al piloto y le visitaron escucharon el relato de sus propios labios. Ambos quedaron asombrados ante el comportamiento de su colega ruso que, por su fortaleza y tenacidad, les parecía «algo casi heroico[51]».

Como era de esperar, Moscú se convirtió en el principal blanco de los ataques aéreos enemigos. La intención de Hitler de no dejar piedra sobre piedra en Moscú requería cientos de bombarderos. Para este fin, la Luftwaffe creó un grupo especial de 1600 aviones con los mejores escuadrones. Los jefes de esta flota aérea, que daba apoyo al Centro de Unidades de la Wehrmacht, escogieron los bombarderos más modernos, entre ellos el Heinkel-111, equipado con motores para gran altitud, el Junkers-88 y el Dornier-215.Los pilotos de estas incursiones procedían de escuadrones famosos, como la «Legión Cóndor», que durante la Guerra Civil española bombardeó, entre otras localidades, la villa vasca de Guernica, y otros que habían sembrado el terror en los cielos de Londres, Liverpool y Birmingham, u operado en Polonia, Yugoslavia y Grecia.

Moscú es una ciudad antigua cuyas avenidas principales están dispuestas en círculos concéntricos, fáciles de identificar para los aviones enemigos. Para contrarrestarlo, arquitectos y artistas modificaron su apariencia. Se pintaron falsos tejados para que pareciesen una continuación de las calles e hicieron desaparecer diversas plazas. Los ríos se reconocen fácilmente en las noches estrelladas o de luna. Para alterar el paisaje, cuando oscurecía se disponían lanchas con redes de camuflaje amarradas en puntos estratégicos del río Moskva. Aparecieron nuevos puentes y los antiguos desaparecieron bajo cortinas de humo y otras artimañas[52].

En el primer mes de guerra, la Luftwaffe llevó a cabo casi 100 intentos de penetrar los cielos moscovitas a una altitud de 8000 metros, pero sólo unos pocos aviones lo lograron. Entre julio y diciembre de 1941 hubo

aproximadamente 120 incursiones contra Moscú que implicaron a más de 7000 aviones de la Luftwaffe. De todos ellos sólo unos 200 aviones alemanes consiguieron acercarse a la capital. El resto fue abatido o escogió objetivos más asequibles. En julio y agosto se perdieron nueve bombarderos por embestidas. La defensa aérea de Moscú demostró ser de primera clase.

El 2 de julio ocurrió algo inesperado. Un Heinkel-111, equipado con un motor para gran altitud, volaba hacia Moscú en misión de reconocimiento. A bordo iba un coronel del Estado Mayor alemán que llevaba consigo documentos importantes que incluían mapas de operaciones y códigos. Le salió al encuentro un Yak-1, pilotado por el teniente Sergei Goshko. El Yak-1 era un modelo de alas de madera con una velocidad punta de 450 kilómetros por hora que maniobraba mejor que algunos de los aviones más rápidos de la Luftwaffe. El piloto ruso consiguió arrancar al Heinkel la cola con el ala de su caza, lo que hizo que el intruso entrara en barrena y se precipitara a tierra. Por esta proeza se le concedió a Goshko la máxima medalla de guerra, la Medalla de oro del Héroe. Goshko derribó otros seis aviones más por medios convencionales e hizo su último vuelo sobre un Berlín derrotado el 8 de mayo de 1945.

Para proteger Moscú y otras ciudades, los pilotos rusos embistieron a los aviones de la Luftwaffe en al menos 300 ocasiones durante la guerra. Muchos de estos ataques tuvieron lugar en las inmediaciones de la capital.

La noche del 22 de julio Hitler lanzó su primera ofensiva a gran escala contra Moscú, con la participación de 220 bombarderos. El mariscal Zhúkov cuenta que sólo un pequeño tanto por ciento de los bombarderos enemigos alcanzó la capital y el resto fue rechazado por el sistema de defensa antiaérea de Moscú. Se derribaron unas dos docenas de bombarderos en las afueras de la capital. Fue la primera de una serie de batallas aéreas por el dominio de los cielos moscovitas.

Erskine Caldwell, autor norteamericano de *Tobacco Road*, estuvo en Moscú durante el primer mes de la guerra y fue testigo de varios bombardeos. Así es como describió la noche del 23 al 24 de julio de 1941: «No puedo comparar la defensa aérea de Moscú con la de Londres o Berlín pero, a juzgar por los informes, si la de Moscú no es mejor, ha tenido que ser por lo menos igual de eficaz que cualquier otra a la hora de repeler los

ataques aéreos». Después de presenciar repetidos bombardeos, Caldwell dijo que en cinco noches de bombardeo los incursores «han conseguido poco más que lo que la Marina suiza consiguió en la Primera Guerra Mundial».

A principios de agosto de 1941, una multitud se congregó en un lugar cercano a la capital donde había caído un avión alemán. Junto al montón de chatarra ennegrecida había un letrero que decía: «Cola de un bombardero nazi abatido por el veterano teniente Yevgeni Yeremeyev». El piloto, que prestaba servicio en un instituto de investigación de las Fuerzas Aéreas, fue uno de los pioneros de los vuelos nocturnos. La noche del primer ataque enemigo a Moscú, Yeremeyev había derribado un bombardero alemán con las ametralladoras.

«Cuando leí un informe sobre los enfrentamientos nocturnos a finales de julio de 1941 no me lo podía creer —dice el general Yevgeni Klimov, entonces comandante del Sexto Cuerpo del Aire—. Telefoneé a Yeremeyev y, tras conocer lo ocurrido, recomendé que a este héroe de la embestida se le concediese la máxima condecoración». El general añade: «Se empezó a hablar en todas las unidades sobre las hazañas nocturnas de Yeremeyev». Pero este heroico piloto sólo iba a vivir dos meses más. Su vida acabó cuando un Messerschmitt le derribó cuando volaba sobre Moscú. Sin embargo, entre los que participaron en dichas conversaciones se encontraba Victor Talalikhin, un piloto de 23 años a quien sus amigos describieron así: «Bajo, modesto y de ojos marrones e inteligentes».

La saga Talalikhin comenzó a las 22 horas y 55 minutos la noche de luna del 6 de agosto de 1941, cuando los aviones enemigos intentaban penetrar la defensa aérea de Moscú.

Esa noche, su regimiento estaba parapetado junto a un bosque donde ocultaban los cazas. Todo el mundo estaba absorto en sus propios pensamientos. Los mecánicos disponían los aviones para el vuelo nocturno. Sólo llevaban dos meses de guerra y había pocos combatientes nocturnos; en realidad, el regimiento estaba aprendiendo los rudimentos del combate aéreo nocturno. Para empeorar las cosas, escaseaban los expertos en este tipo de acciones. Después de recibir instrucciones del comandante, los

pilotos se prepararon para despegar. De repente, rompió el silencio el sordo traqueteo de los cañones antiaéreos que rodeaban Moscú. Los obuses estallaban en lo alto y a veces reventaban sembrando de metralla amplias zonas. Los haces de los focos sondeaban los cielos, se cruzaban y se separaban, identificando aviones intrusos a los que acosaban en su trayectoria.

Los pilotos se introdujeron rápidamente en las cabinas de sus aviones y empezaron a despegar hacia la oscuridad con la orden de interceptar al enemigo. En tres minutos Talalikhin ya estaba volando.

Cuando estaba a 4500 metros de altitud, el joven piloto vio la luz de la luna reflejada en el fuselaje de un avión enemigo que volaba en dirección a Moscú. Sin pensárselo dos veces aceleró al máximo para alcanzarlo. La distancia entre ellos se fue reduciendo rápidamente y Talalikhin dio un giro brusco para aproximarse desde atrás. Luego vio una cruz gamada en la cola del avión y descubrió que era un bombardero bimotor Heinkel-111. «No te me vas a escapar», pensó. Contuvo el aliento hasta que lo tuvo centrado en el visor y apretó el botón de disparo. La ráfaga de metralleta le entró por el motor de estribor, que al momento se incendió. El Heinkel no respondió al ataque, sino que intentó escapar. Su piloto aceleró, giró y picó para apagar el fuego. Talalikhin viró a estribor y le disparó otra ráfaga. Pero el Heinkel zigzagueó, cambió bruscamente de rumbo y empezó a perder altura. Era evidente que el piloto pretendía huir de su perseguidor a baja altura, una maniobra que el ruso conocía bien. No lo perdió de vista y se situó detrás de la cola. Descendieron 2500 metros y volvió a pulsar el botón. Después de otro viraje se le acercó hasta 15 metros con la intención de dispararle una ráfaga a quemarropa.

Presintiendo el final, el avión alemán le respondió abriendo fuego a la desesperada y tratando de encontrar refugio en la oscuridad mediante hábiles maniobras. No le valió de nada, Talalikhin le siguió con determinación pero, después de una larga descarga, sus ametralladoras se quedaron en silencio: había agotado la munición. La falta de respuesta posiblemente dio ánimos a la tripulación del avión en fuga. Pero Talalikhin no estaba dispuesto a consentir que el enemigo se le escapase: «No, no lo conseguirás», se dijo a sí mismo. Estaba casi encima de la cola del aparato

enemigo. «Ahora es el momento», pensó. «No debe escapar». La decisión estaba tomada: «Embístelo».

Sus movimientos se volvieron más seguros según se aproximaba a la cola del Heinkel. El artillero enemigo abrió fuego nuevamente y las balas le pasaron silbando por la derecha. Algunas le rozaron el brazo. Su respuesta al dolor fue acelerar aún más. El avión dio una sacudida. Hubo un choque. El Heinkel se incendió y se precipitó hacia el suelo. También Talalikhin perdió el control, pero inmediatamente se desató las correas, salió como pudo de la cabina y se dejó caer a plomo tratando de alejarse de la trayectoria de los dos aviones que descendían vertiginosamente. Después de caer 1000 metros, tiró de la anilla del paracaídas, que se abrió; pero enseguida se dio cuenta de que el viento lo estaba arrastrando hacia un espeso bosque. Inmediatamente cambió de rumbo tirando de las cuerdas y aterrizó en un lago poco profundo. Los campesinos que se congregaron en las orillas le ayudaron y le llevaron a su regimiento.

La primera embestida nocturna de Talalikhin le vahó la condecoración más alta de su gobierno, la Medalla de oro del Héroe. Entretanto, los principales periódicos narraban su acción. Durante los primeros meses de la guerra acabó con 27 aviones alemanes, pero se le acabó la suerte un 27 de octubre de 1941, en un enfrentamiento con tres Messerschmitt en el que murió.

Según se desplazaba la línea de frente hacia la capital, la aviación enemiga se volvió más activa y llegó a realizar más de 2000 expediciones en octubre. Sin embargo, pocos aviones lograron llegar al centro de la ciudad o al Kremlin. Pero el general S. M. Shtemenko, entonces miembro del Estado Mayor, recuerda que la noche del 28 de octubre una bomba de alto contenido explosivo cayó en el patio del edificio del Estado Mayor. («El edificio tembló como en un terremoto»). Destrozó varios vehículos; tres conductores murieron y quince oficiales resultaron heridos, algunos de ellos de gravedad. Las esquirlas de vidrio hirieron a A. M. Vasilevsky, uno de los oficiales de mayor graduación del Ejército que, no obstante, siguió trabajando.

Algunos de los combates aéreos rayaban en lo increíble. El Regimiento del Aire 696 empleaba biplanos de madera y lona que no podían competir con los aviones de metal. El 7 de octubre de 1941 el teniente Ivan Denisov, cuando pilotaba uno de estos biplanos, chocó con un Henschel-129. El metal retorcido del Henschel se precipitó a tierra. El biplano también se rompió, pero el piloto se salvó gracias al paracaídas.

El último ataque en forma de embestida en defensa de Moscú ocurrió el 2 de junio de 1943. Un Junkers-88 volaba a 8000 metros. De un aeródromo cercano ascendió a su encuentro un MiG-3 pilotado por el teniente Gennady Sirishikov. Durante el primer lance el ruso disparó dos ráfagas sin ningún resultado. El informe de archivo narra que el piloto «se negó a abandonar el campo de batalla sin haber conseguido la victoria». Se pegó al invasor y con la hélice le aserró la cola al desafortunado Junkers.

En los cielos árticos tuvieron lugar embestidas insólitas. En el lejano norte el piloto Alexei Khlobystov embistió a tres aviones alemanes y sobrevivió. Sus hazañas empezaron en 1942 al comienzo de la primavera ártica. Veintiocho aviones de la Luftwaffe se dirigían hacia el puerto de Murmansk. Khlobystov, piloto veterano, despegó con su escuadrón y vio cómo uno de los Messerschmitt se estrellaba. Maniobró para ayudar a sus compañeros, que tenían menos experiencia, y, de repente, vio debajo a un Messerschmitt-110 biplaza. Descendió y se le acercó. Volando por encima del linde de un bosque divisó al frente una colina y decidió embestir al avión enemigo con el ala. El impacto fue fuerte y su propio avión dio botes, pero el incursor se estrelló. Descubrió, sin embargo, que algo no iba bien cuando poco después fue ganando altura a trompicones. Volvió la cabeza y vio que el ala de estribor medía medio metro menos que la de babor. Le costaba mantener el control del aparato pero todavía podía hacerlo. Se dio cuenta entonces de que dos aviones enemigos se dirigían hacia él. Como se le acababa el combustible optó por embestir otra vez, pensando que necesitaría mucha suerte para salir vivo de ésta. En cuanto uno de sus adversarios se hizo a un lado, le golpeó al otro en la cola con el ala cortada. Una vez más el avión empezó a dar botes y se descontroló momentáneamente. El enemigo se había estrellado. Él, para su sorpresa,

pudo seguir maniobrando y, finalmente, logró aterrizar a pesar del ala medio partida.

Poco tiempo después, Khlobystov embistió a un tercer avión enemigo. Pero esta vez su adversario consiguió darle en el motor y él resultó herido. Considerando que le iba a ser imposible regresar al aeródromo, aceleró y embistió al Messerschmitt-109 que le había atacado, logrando partirlo en dos con el impacta El caza de Khlobystov también quedó destrozado, pero se lanzó en paracaídas y se salvó. Cuando todavía se estaba recuperando en el hospital recibió una condecoración por su valor y excepcional pericia.

## ¿COPIÓ JAPÓN A LOS RUSOS?

Hasta el lanzamiento de las primeras bombas atómicas, nada hacía más daño a la metrópoli japonesa que los ataques de las «fortalezas volantes» estadounidenses, los superbombarderos cuatrimotores B-29. El Alto Mando Imperial no cesaba de discurrir cómo hacer frente a esta creciente amenaza. De hecho, los pilotos recibían continuamente instrucciones sobre cómo embestir a los bombarderos que se acercasen.

Por su parte, a los pilotos de las fortalezas volantes estadounidenses lógicamente les inquietaba la posibilidad de que los embistieran. El 25 de noviembre de 1944 un piloto norteamericano, el jefe del Comando de Bombarderos 21, Heywood Hansen, presenció cómo uno de sus aviones quedaba reducido a chatarra. Hansen contó que cuando su unidad volaba cerca de Japón vieron cómo un avión enemigo perseguía a un B-29 por detrás.

> Los artilleros de nuestro avión junto con otros de los otros aparatos que componían la unidad sometieron al intruso a un intenso fuego cruzado. De repente, los artilleros del B-29 dejaron de disparar el caza japonés los había embestido por la cola, que quedó hecha pedazos. Instantes después, el B-29 entraba en un picado mortal.

Así terminaba el informe de Hansen: «El bombardeo de Tokio no ha ido bien del todo. Prevemos dificultades».

Las fortalezas volantes aparecieron por primera vez sobre las principales islas japonesas procedentes de Saipan el 1 de noviembre de 1944. Descargaron nubes de bombas en los sectores oeste y sur de la isla de Kyushu. Solían volar a una altitud de 10 000 metros, lo que impedía que los cazas japoneses los interceptaran. A los pilotos nipones les resultaba humillante ser incapaces de rechazar a los bombarderos estadounidenses a la vista de los habitantes de Tokio. Los interceptores sólo tenían una manera de acabar con los B-29: quitando a los cazas las ametralladoras y el blindaje para aligerarlos y poder llegar a su altura y así estrellar sus aparatos contra el enemigo. Por consiguiente, los mandos decidieron adoptar esta táctica suicida contra los superbombarderos.

# Capítulo 21

# … Y DE HITLER

En marzo de 1945, la Luftwaffe buscaba voluntarios entre sus pilotos para participar en los *Sonderkommandos* o Comandos Especiales que iban a realizar operaciones prácticamente suicidas contra los bombarderos estadounidenses y británicos que castigaban las ciudades alemanas. Con el tiempo, llegaron a apuntarse 300 pilotos. Pero los «pilotos kamikaze» alemanes, que recibían instrucción de técnicas de embestida en vuelo durante un período de 10 días en una base aérea de la Luftwaffe cercana a Magdeburgo, poco podían hacer para detener los bombardeos a gran escala realizados contra el régimen de Hitler.

El nombre de la piloto de pruebas Hanna Reitsch está estrechamente vinculado con esta estrategia de última hora que tenía como objetivo convertir a un grupo de pilotos convencionales en un cuerpo al estilo kamikaze. Reitsch, a quien Adolf Hitler escuchaba y por quien se dejaba aconsejar, escribe en su biografía que en una entrevista con Hitler a principios de 1945 mencionó el plan kamikaze y él se quedó un tanto perplejo, sin llegar a aprobarlo ni a rechazarlo. Pero existen otros informes —de dudosa autenticidad— que dicen que Hitler se opuso a la idea de Reitsch por «motivos humanitarios». Esta supuesta reacción de Hitler se debió de neutralizar, dado que el plan se llevó a la práctica y el diario de Joseph Goebbels lo menciona varias veces.

Los pilotos suicidas alemanes entraron en acción el 7 de abril, coincidiendo aproximadamente con los choques en picado de los aviones japoneses contra barcos estadounidenses en aguas de Okinawa que causaron daños en un acorazado, un portaaviones y dos destructores, con muchas bajas en el caso del portaaviones. No está claro cuántos pilotos alemanes murieron ese día, pero los informes dicen que las Fuerzas Aéreas estadounidenses derribaron casi 170 cazas de la Luftwaffe.

Aunque es bastante improbable que los alemanes copiasen al pie de la letra las tácticas kamikaze de embestida, no se puede negar que las autoridades militares nazis destinadas en Tokio y Berlín siguieron muy de cerca el uso generalizado de tales tácticas contra barcos y aviones por parte de los pilotos japoneses.

Reitsch, auténtica heroína de los cielos además de ferviente patriota, fue la primera mujer alemana a quien se concedió la Cruz de Hierro (Primera Clase) por su valor. Durante la guerra probó todos los modelos de avión fabricados por el régimen de Hitler, entre ellos el Me262 propulsado por cohetes y un prototipo de las «bombas voladoras» V1 que se lanzarían desde Francia contra Londres y otras ciudades. Batió muchos récords de aviación, fue famosa en el vuelo sin motor y sobrevivió a varios accidentes aéreos. En los años treinta, arriesgó su vida probando un avión pequeño que aterrizaba en una «cama de sogas» —en realidad eran unos alambres trenzados sobre la cubierta de un barco— un pista de aterrizaje en ese contexto tan útil como arriesgada. Denominada la «misionera voladora» de Alemania, y sin lugar a dudas la principal piloto alemana del siglo XX, Hanna Reitsch trató de que el mayor número posible de gente, con independencia de su sexo, se interesara por la aviación. El hecho de ser la primera mujer alemana que obtuvo el título de capitán y la primera persona que atravesó los Alpes en planeador contribuyó también a su fama. Hizo sus últimos méritos de piloto de guerra ya hacia el final de la contienda, al promover la creación de una unidad suicida en el seno de la Luftwaffe para obstaculizar, e incluso detener, los bombardeos angloestadounidenses masivos contra Alemania. Pero la unidad llegó demasiado tarde y era demasiado pequeña como para ser efectiva.

La primera reunión oficial para estudiar y planear la constitución de un «proyecto kamikaze» alemán se celebró en noviembre de 1943, en unas dependencias del Ministerio del Aire donde se acogía a los visitantes, cerca del lago Wannsee de Berlín, a la que asistieron especialistas del Ejército de Tierra y de las Fuerzas Aéreas. El almirante del Ejército del Aire de Hitler presidió la reunión. Entre los asistentes estaba Hanna Reitsch y el diseñador del misil V1, que se estaba preparando para la producción en gran escala con la denominación de misil Fi103.

En la reunión se decidió que el caza Me328B —aún en fase de desarrollo— sería la nave que se utilizaría en los ataques suicidas. Como segunda opción quedó el Fi103. Previamente, Reitsch había difundido la idea de la «abnegación» entre los pilotos de la Luftwaffe y, en respuesta, cientos de pilotos se ofrecieron para participar en las misiones suicidas. Al final se seleccionaron 70 y el resto se mantuvo en reserva.

Pero hubo que descartar el avión Me328B debido a dificultades técnicas, por lo que el V1 (la bomba voladora) fue el elegido. El primer prototipo, Fi103A-1R estuvo listo hacia finales de agosto de 1944. Se lanzaba desde una rampa y desarrollaba una fuerza de 17G al despegar. Por tanto, había que llevarlo pilotado en un bombardero Heinkel-111 y soltarlo desde allí. El artefacto se probó en septiembre. Reitsch en persona lo pilotó diez veces. Mientras tanto, las SS seleccionaban a la primera remesa de pilotos suicidas. Se produjeron 150 V1 para ser tripulados mientras se formaba el Ala Luftkrieg 200, unidad especial destinada a cubrir los correspondientes puestos. Se cuenta que Hitler se enteró de la existencia de esta unidad por mediación de Albert Speer, su ministro de Armamento. Existen fotografías de dominio público en las que puede verse a los V1 tripulados. En una de éstas aparece un militar estadounidense inspeccionando uno de ellos que iba dotado de cabina.

En la primera mitad de 1945 la Luftwaffe creó la unidad aérea «Comando Especial del Elba», especializada en ataques suicidas contra bombarderos enemigos. El 7 de abril, 183 cazas, la mayoría reactores Me109G, se enfrentaron a 1300 bombarderos estadounidenses acompañados de unos 850 cazas. Se dirigían a Desau por el río Elba. La

unidad suicida alemana trabó combate con la formación aliada a las 11.45 horas sobre Steinhude, cerca de Hannover; la batalla aérea duró unos 45 minutos. Sólo sobrevivieron 15 aviones del «Comando Especial del Elba». Sólo unos pocos se estrellaron contra los bombarderos enemigos y la mayoría los derribaron. Inmediatamente se trasladó la unidad suicida a una base del sur de Alemania cerca de Passau, pero todos los aviones fueron destruidos por los bombardeos aliados.

Goebbels, ministro de Propaganda de Hitler, tiene en su diario varias anotaciones relativas a los pilotos suicidas. El 4 de abril de 1945 menciona que intentó emplear «cazas suicidas» pero insinúa que las inclemencias del tiempo obraron en contra de un resultado favorable. Cuatro días después aparece otra anotación: «Ayer […] nuestros cazas llevaron a cabo choques contra bombarderos enemigos. El balance está aún sin confirmar pero parece que el ataque no ha salido como se esperaba. Sin embargo […] no debemos cejar en nuestro empeño». Parece ser que Goebbels esperaba que fuesen los acontecimientos quienes decidieran con respecto a la idea de las unidades suicidas. En su diario anota consternado que los voluntarios suicidas alemanes no tienen mucho éxito en sus contactos con los superbombarderos y cazas estadounidenses y atribuye el fracaso a que sus aviones no volaban en formaciones cerradas, lo que obligaba a los pilotos alemanes a enfrentarse con cada enemigo individualmente. Más aún, la violencia del fuego de contraataque fue tan devastadora que en muy pocos casos los alemanes conseguían embestir a los bombarderos enemigos.

Casualmente, Reitsch fue una de las últimas personas que vio vivo a Hitler en su bunker subterráneo de Berlín cuando, en abril de 1945, acudió en la última avioneta a la ciudad ya asediada para informar al *Führer*, que en sus últimos días intercalaba momentos de lucidez con divagaciones delirantes. Se oyó a Hitler denunciar en presencia de Reitsch la traición de Hermann Goering, el comandante en jefe de la Luftwaffe. El asunto estaba relacionado con un mensaje de Goering proponiendo deponer a Hitler de la jefatura del régimen. Reitsch recordó el comentario de Hitler cuando fue interrogada por el Ejército norteamericano el 8 de octubre de 1945. Según

su testimonio, éstas fueron las palabras que pronunció el *Führer*. «Ya no queda nada. No me han dejado nada. No se guarda fidelidad ni se vive con honor. No hay decepción que no me haya llevado, ni traición que no haya experimentado, y ahora esto. Nada queda. Ya se me han hecho todas las injusticias».

Esa misma noche Hitler llamó a su presencia a Hanna Reitsch y le entregó una ampolla que contenía veneno. En el interrogatorio, Hanna contó que Hitler le había dicho: «Hanna, perteneces a los que han de morir conmigo. Tenemos cada uno una ampolla de veneno idéntica. No quisiera que ninguno de los dos cayera vivo en manos de los rusos, ni tampoco que encuentren nuestros cuerpos». (Anteriormente Hitler les había dicho a sus principales generales y a Albert Speer, ministro de Armamento, que tenía intención de pegarse un tiro en su bunker para evitar caer en manos enemigas).

Según Hanna, Hitler le dirigió, en otro encuentro, estas palabras de ánimo: «Pero, Hanna mía, aún tengo esperanza». La esperanza de Hitler dependía del éxito de sus tropas en el sur y este de Berlín. Reitsch cuenta que sostenía temblorosamente un mapa de carreteras que se le estaba haciendo pedazos del sudor que le caía de la mano. Mientras tanto, en el campo de batalla, sus tropas fracasaban en todos los frentes sin poder impedir el rápido avance de los ejércitos enemigos.

Unos pocos días después, Hitler le ordenó a Hanna que partiera en avión de inmediato desde Berlín con un alto mando de la aviación, el coronel-general Ritter von Greim (que iba a reemplazar a Goering en la jefatura de la Luftwaffe) y arrestara a Heinrich Himmler, a quien acusaba de traición. Además, Reitsch llevaba órdenes expresas de Hitler para que se pusieran en marcha nuevos bombardeos contra los Aliados. En su último vuelo desde Berlín, Reitsch y Greim dejaron la ciudad, sometida a intenso fuego de artillería rusa, poco después de la medianoche del 29 de abril de 1945. A los pocos minutos les alcanzaron los cañones antiaéreos rusos y Greim resultó gravemente herido, pero Reitsch consiguió aterrizar tras las líneas estadounidenses. Himmler, arrestado por el Ejército británico, se suicidó el 23 de mayo de 1945. Hitler se había quitado la vida con una cápsula de cianuro tres semanas antes.

Hanna Reitsch fue apresada por el Ejército norteamericano poco después y permaneció en prisión 15 meses. Durante su encarcelamiento relató la desintegración —a la que acabamos de referirnos— que Hitler sufrió en sus últimos días. En escritos posteriores, trató de explicar sus actividades enmarcadas en la gran lealtad al régimen nazi de la que siempre hizo gala. En sus memorias ha descrito también lo que denomina «su delito»: «Yo era una alemana muy conocida como aviadora y como persona que destacó por el ferviente amor a su país y por cumplir con su deber hasta el final. La leyenda surgió con motivo de mi último vuelo a Berlín. ¿No habría escondido yo a Hitler en alguna parte?».

La cárcel fue sin duda un amargo trago para este espíritu libre de la aviación (su autobiografía se titula *Fliegen, mein Leben*). En ella narra cómo supo lo que es la «degradación del cautiverio» al pasar días y días monótonos encerrada entre cuatro paredes y con la mirada en el trozo de cielo que se veía por los barrotes de la diminuta ventana.

Reitsch batió más de 40 marcas de resistencia y altitud. Después de la guerra se la aceptó en la Asociación de Pilotos de Prueba Estadounidenses y el presidente John Kennedy la recibió en la Casa Blanca. Murió en Frankfurt en 1979 a la edad de 67 años.

# Capítulo 22

# «KAMIKAZES» BRITÁNICOS… Y NORTEAMERICANOS

## BRITÁNICOS

Cualquiera que navegara en las regiones árticas se arriesgaba a encontrar una tumba anónima en las gélidas aguas. Desde el aire, los aviones nazis rondaban como águilas en busca de presa, y bajo las aguas se ocultaban los mortíferos submarinos. Todo convoy angloestadounidense que entraba en el océano Ártico para llevar provisiones a los acosados rusos iba acompañado de un buque especial llamado CAM, desde el que se podía lanzar un único caza Sea Hurricane contra los bombarderos merodeadores de la Luftwaffe. CAM es el acrónimo de Catapult Armed Merchant (Mercante Armado con Catapulta).

Los Sea Hurricane, de las Fuerzas Aéreas británicas (Royal Air Force, RAF), se lanzaban mediante cohetes. Tras la misión, como los buques mercantes carecían de cubierta de vuelo, la única posibilidad que tenía el piloto de sobrevivir era amerizar en el frío mar y rezar para que los barcos escolta del convoy le rescatasen cuanto antes. En consecuencia, estos pilotos de la RAF asumían con valentía el hecho de que su misión era casi tan arriesgada como las tácticas de los kamikazes japoneses en el Pacífico. Si seguían vivos después de enfrentarse al enemigo, les resultaba imposible

regresar a su buque CAM. Por estas razones, dice el comandante Ed Grenfell de la RAF, «hubiera sido más adecuado llamarlos buques KAM, es decir, Mercante Armado con Kamikazes».

Pero había una diferencia fundamental entre los kamikazes japoneses y los pilotos CAM: en la actitud de estos últimos no había nada de suicida; su intención era lograr un objetivo determinado y, además, eran plenamente conscientes de lo que estaban haciendo; más aún, no estaban gobernados por el sentimiento sino por la fría lógica.

Los buques CAM se utilizaron por primera vez en el Atlántico para neutralizar la amenaza de los bombarderos alemanes de reconocimiento de gran autonomía FW200 Cóndor. Cada uno llevaba un solo caza Sea Hurricane que se lanzaba mediante cohetes desde una catapulta en la proa. La mayoría de los pilotos eran británicos, aunque había también algunos canadienses y sudafricanos. En marzo de 1942, los alemanes, viendo la importancia que tenía para los Aliados la ruta por el Ártico hasta Rusia, concentraron una gran flota aérea en el norte de Noruega, con lo que consiguieron mantener en jaque a los convoyes árticos junto con sus valiosos cargamentos. En este punto, se decidió que buques CAM acompañasen a algunos de los convoyes para enfrentarse a los cazas alemanes que estaban al acecho o a los bombarderos que los atacasen. (Pero algunos convoyes aliados siguieron sufriendo pérdidas. Uno, llamado el PQ17, perdió 24 de sus 35 mercantes en un ataque nazi por mar y aire).

Grenfell recuerda un fatídico día de mayo de 1942 en el que se detectaron bombarderos-torpederos alemanes por el radar de un buque CAM de 12 000 toneladas, el *Empire Lawrence*, miembro del convoy PQ16, y se decidió lanzar el Sea Hurricane. Grenfell estaba entonces a cargo del personal y equipamiento del RDF (Buscador de Dirección por Radio, o Radar) a bordo del *Empire Lawrence*. Dos pilotos de la RAF, el canadiense Bruce MacPherson y el sudafricano Ian Hay, casi se pelean por el honor de enfrentarse a la Luftwaffe. Ian Hay ganó esta guerra de palabras. Grenfell cuenta que «el *Empire Lawrence*, que pronto había de saltar en pedazos cerca del casquete polar ártico, viró hacia el viento y el Sea Hurricane partió impulsado por los catorce cohetes. Parecía un dragón echando llamas anaranjadas. Descendió un poco tras abandonar el barco y

casi se estrella contra la superficie del mar. Luego se dirigió veloz como una flecha hacia los intrusos alemanes».

El oficial piloto Hay voló en picado contra los aviones alemanes y envió uno al mar envuelto en llamas. Volvió a la carga para alcanzar a un segundo avión enemigo, que regresó a su base dejando una estela de llamas y humo. Pero le habían dado a él también. Interrumpió el combate y regresó al convoy, con la intención de saltar en paracaídas en un lugar apropiado para que lo rescatasen cuanto antes en el gélido mar. El cielo estaba salpicado de explosiones de los antiaéreos y surcado por proyectiles trazadores cuando uno de los cargueros lo confundió con un avión enemigo, le disparó y le dio. Herido de gravedad, cayó al mar cerca del destructor británico *HMS Volunteer*, y fue rescatado antes de que muriera de frío. Posteriormente, recibió una condecoración por su valor, pero murió en combate en la invasión de Normandía en junio de 1944.

Entretanto, el intenso fuego antiaéreo de los buques del convoy había derribado a su vez a dos bombarderos en picado alemanes Junkers-88. Los buques habían conseguido tanto como el oficial piloto Hay sin arriesgarse a perder un caza —cosa que así fue— ni la vida de un piloto. «Pensé en lo poco que había servido», cuenta Grenfell. «¿Qué había conseguido Ian Hay? Su éxito no supuso a los alemanes más que una pequeña molestia. Y una cosa estaba clara: en los próximos ataques se esforzarían por identificar y destruir el buque CAM». ¡Y vaya que si lo hicieron! Al parecer, los alemanes aún no estaban seguros, por aquel entonces, de que los buques CAM llevaban sólo un avión.

El 27 de mayo de 1942 el *Empire Lawrence* —cargado de municiones, aviones y tanques para Rusia— saltó por los aires a 400 kilómetros al este de la isla del Oso, cuando lo alcanzaron cinco bombas procedentes de bombarderos Junkers-88. A Grenfell y Neil Hulse, los únicos oficiales de cubierta que sobrevivieron, los lanzó la explosión a las aguas heladas pero afortunadamente los rescató la corbeta británica *HMS Hyderabad*. El *Empire Lawrence* desapareció en cuestión de segundos.

En su resumen final, Grenfell critica el uso de los buques CAM de modo parecido a como algunos japoneses critican la actuación de pilotos kamikaze. Dice:

> En mi opinión los buques CAM eran una insensatez. Al que se le ocurrió esta idea sin pies ni cabeza sentado en su cómodo sillón en algún lugar de Londres, seguro que se quedó tan entusiasmado con ella que no le quedó tiempo para pensar en los hombres valientes que la iban a padecer. Era el típico desvarío que se le podía ocurrir a un general de oficina del Frente Oeste durante la Primera Guerra Mundial, cuyas locas ocurrencias enviarían a la muerte a decenas de miles de hombres en un solo día. Los Buques Armados con Catapulta llevaban sólo un avión, y no había manera de que pudiera aterrizar en el barco para ser utilizado otra vez. En las inmediaciones del corredor de Kola hacia Rusia no había bases amigas en las que pudiera aterrizar, e incluso si el piloto derribaba un avión merodeador alemán, su acción suponía un riesgo inaceptable. La base alemana de la cercana Noruega podía conseguir un reemplazo en muy poco tiempo. No servía de casi nada catapultar un solo avión en caso de un ataque masivo de bombarderos alemanes.

Por otro lado, está el argumento igual de válido de que los alemanes le tenían miedo al Sea Hurricane porque era un caza excelente y porque no siempre sabían de dónde venía. Hay que añadir que las autoridades aliadas habían diseñado los buques CAM con mucho esmero. No cabe duda de que pensaban que era lo mejor que podían proporcionarles a los convoyes en ese momento y lugar.

Grenfell añade que en un combate aéreo se podían destruir uno o dos de los numerosos aparatos enemigos, pero al final derribarían al Sea Hurricane o se le acabaría el combustible y tendría que hacer un amerizaje forzoso. En cualquiera de los dos casos, derribo o amerizaje de emergencia, los pilotos CAM tenían muy pocas posibilidades de sobrevivir en las aguas heladas del Ártico. El doctor John Bullen, un historiador militar británico, comparte la opinión de Grenfell, y afirma:

> Los pilotos de los Sea Hurricane a bordo de los buques CAM en aguas árticas partían en misiones casi suicidas. Pero aunque sus posibilidades de supervivencia fuesen pocas, siempre había alguna. Los pilotos eran hombres muy valientes, auténticos voluntarios a los que nunca se presionó como fue el caso de muchos de los pilotos kamikaze de Japón en el Pacífico, sobre todo en los últimos meses de la guerra.

Grenfell cuenta que se emplearon cerca de 35 buques CAM durante la guerra, de los cuales 17 se perdieron en combate, igual que los aviones que llevaban y también muchos de los pilotos. En opinión de muchos veteranos del Ártico, poco se ganaba catapultando aviones desde buques CAM en el Ártico, y su empleo supuso un «despilfarro lamentable de hombres y material».

## … Y NORTEAMERICANOS

Un grupo de antiguos oficiales de la Marina Imperial japonesa maneja una hipótesis interesante. Sugieren que la primera operación kamikaze se llevó a cabo no en el océano Pacífico sino en el mar Mediterráneo, y no en el siglo XX sino en el XIX.

En concreto, dicen los oficiales, la operación tuvo lugar durante la guerra naval que EE. UU. libró contra los piratas de la costa de Berbería el 4 de septiembre de 1804, y los kamikazes fueron marineros estadounidenses. El lugar donde ocurrió la acción fue el puerto de Trípoli, en el norte de África[53].

El origen del conflicto se remonta a cuando en 1711 un soldado de la antigua guardia de a pie turca fundó una dinastía, bajo la cual Tripolitania (junto con el resto de Libia) se hizo virtualmente autónoma. Como miembro de los estados de Berbería, se dedicó a realizar ataques piratas contra el comercio marítimo de otros países y a imponerles un tributo. Esto les llevó a una guerra con los EE. UU., entre 1801 y 1805.

El conflicto entre Estados Unidos y Tripolitania surgió a raíz de la repentina negativa norteamericana a seguir pagando tributo a los gobernantes piratas de los estados de Berbería del norte de África: Argelia, Túnez, Marruecos y Tripolitania. El pago de tributos en dinero había sido la costumbre entre las naciones europeas desde hacía tiempo, y el joven Estado americano se atuvo a ella a cambio de la inmunidad de cara a ataques contra sus mercantes del Mediterráneo. Pero cuando el pacha de Tripolitania exigió cuotas más altas y amenazó a Estados Unidos con una improbable «declaración de guerra» en 1801, coincidió que el presidente Thomas Jefferson había decidido que su gobierno fuera más resolutivo en política exterior. Inmediatamente Jefferson envió una escuadra hacia aguas tripolitanas. En los años que siguieron, los barcos de guerra estadounidenses pelearon en las aguas que rodean a Trípoli y, en 1803, cuando se nombró al comodoro Edward Preble comandante de la escuadra mediterránea, obtuvieron los mayores triunfos. El intrépido Preble entró en

Tánger por mar para rescatar prisioneros estadounidenses y, en febrero de 1804, le ordenó a su teniente Stephen Decatur, de 25 años de edad, que emprendiera una espectacular incursión en el puerto de Trípoli.

Edward Preble estuvo al mando de una escuadra durante la guerra Tripolitana (de 1761 a 1807). Stephen Decatur desempeñó después puestos importantes durante la guerra de 1812. (En respuesta a un brindis tras regresar triunfante de una campaña en el extranjero en 1815, hizo esta observación que llegó a ser famosa entre sus compatriotas: «¡Nuestro país! Ojalá que en sus relaciones con otras naciones tenga siempre la razón de su parte pero, con la razón o sin ella, sigue siendo nuestro país»).

En 1804 Decatur capitaneó una expedición al puerto de Trípoli cuyo objetivo era incendiar la fragata estadounidense *Philadelphia*, que había embarrancado y caído en manos tripolitanas. Una noche de febrero entró en el puerto de Trípoli en un buque de guerra camuflado y se situó paralelo a la fragata. Sus hombres la abordaron, echaron por la borda a la tripulación pirata, prendieron fuego al barco y se marcharon, todo en menos de 30 minutos. Esta hazaña le valió el ascenso a capitán y una espada de honor por parte del Congreso de Estados Unidos.

La denominada operación kamikaze ocurrió a finales de septiembre de 1804. Los hechos se relatan en un documento llamado *Historia de la guerra entre los Estados Unidos y Trípoli y otras potencias de Berbería*:

> El 4 de septiembre [de 1804], en el puerto de Trípoli un barco cargado con 100 barriles de pólvora […] y 300 obuses al mando del teniente estadounidense Sommers, acompañado por los tenientes Wadsworth e Israel, y unos 10 hombres más, tenía la orden de acercarse a la ciudad y baterías lo más posible y prender fuego al reguero de pólvora que habían preparado. Llevaban consigo una pequeña barca en la que huir del puerto hacia el *Syren*, que les aguardaba al mando del capitán Stewart. El teniente, obedeciendo órdenes, cuando todo estuvo listo puso manos a la obra y prendió el reguero.
>
> Pero sucedió algo imprevisto. El reguero estaba en conexión con pólvora seca y el barco se vio repentinamente abordado por dos cañoneras con 100 tripolitanos dispuestos a todo. El teniente Sommers se encontró con que o bien tenía que caer en su poder o bien hacer saltar la embarcación por los aires. Escogió la segunda opción, y con su propia mano acercó la cerilla a la pólvora, y los barcos junto con todos los que estaban dentro volaron en mil pedazos en cuestión de segundos. Unos 100 obuses fueron a caer en la ciudad y el castillo, sembrando el dolor y la muerte por doquier.

Después de este incidente, un alto mando de la Marina británica envió una carta al comandante de la escuadra, el comodoro Preble, en que se decía:

> Le ruego me permita reiterarle mi enhorabuena por los servicios que ha prestado a su país, y por las arriesgadas misiones con las que ha dado tan encomiable ejemplo a sus compatriotas, cuya valentía y osadía no hacen sino poner de relieve el carácter de una nación floreciente de una manera tal que a la larga reportará muy buenas e importantes consecuencias para su país…
>
> Se han sacrificado unos cuantos hombres valientes, pero no podrían haber caído por una causa mejor; e incluso considero conveniente arriesgar más vidas antes que someternos a condiciones que podrían envalentonar a los estados de Berbería en sus exigencias e insultos.

# Capítulo 23

# REPUTACIONES

El día después de que Japón se rindiera, el almirante Takijiro Onishi, que se lo había jugado todo por la estrategia kamikaze y había decidido no sobrevivir a la derrota de Japón, se desnudó de cintura para arriba en su residencia oficial de Tokio, desenvainó una espada prestada y se la clavó en el abdomen siguiendo la secuencia de cortes prescrita por el suicidio ritual. Rehusó el golpe de gracia y los ofrecimientos de alivio médico y agonizó durante 12 horas, en lo que parecía un acto final de expiación. Sus intentos de continuar la guerra apoyándose en los pilotos de Ataque Especial habían fracasado. Lloró en público cuando los dos o tres militares de mayor graduación y el príncipe Takamatsu, hermano del Emperador, le denegaron su petición de que Japón no se rindiera.

Otro cargo implicado en el asunto de los kamikazes fue Kyoji Tominaga, un general amable y culto quien en su época de jefe del Ejército del Aire en Filipinas planeó los primeros ataques suicidas. Diez años después de la guerra se sentó en su residencia de Tokio y empezó a escribir una obra de unas mil páginas en la que narró la historia de la contienda. La mayoría de las páginas se las dictó a su hijo Shigeru. El general juzgó su forma de dirigir las operaciones kamikaze y se acusó de varios excesos y fracasos. También se defendió de la sospecha de que era culpable de deserción, de haber abandonado el campo de batalla, en concreto cuando

estaba en su destino de Filipinas y les atacó la fuerza de invasión del general MacArthur. Incluyó además una serie de recomendaciones sorprendentes, de naturaleza altamente confidencial, acerca de una coyuntura futura en la que Japón se hallara en guerra otra vez y se viera obligado a recurrir a métodos kamikaze. Tominaga murió en 1960 a la edad de 68 años. Onishi tenía 55 años cuando se suicidó.

Menos de tres meses antes de su suicidio, Onishi había sido nombrado vicepresidente del Estado Mayor de Marina, un cargo que ansiaba detentar desde hacía tiempo a fin de poder influir en el rumbo de la guerra. Pero ni siquiera con sus dotes de líder y estratega —como había demostrado en la planificación e investigación previas al ataque de Pearl Harbour— se podía invertir el curso de los acontecimientos. Japón se encontraba en una situación desesperada. En su opinión, de la que a menudo hacía partícipes a sus asistentes, lo mejor que podía hacer la nación era ofrecer una resistencia tenaz. Y era lo que estaban poniendo en práctica con sus tácticas kamikaze.

Onishi era hijo de agricultores y había vivido dos años en Inglaterra, de noviembre de 1918 a octubre de 1920. Hablaba inglés con fluidez. (Cuando regresó, un amigo suyo le comentó que debería disolverse la Cámara de los Lores británica y Onishi le respondió que los lores aportaban estabilidad a la política porque estaban menos «afectados por la opinión pública»). A pesar de su fama de irritable y bebedor inmoderado, destacaba también por su aguda inteligencia y serenidad en medio de las dificultades.

Onishi era franco, intrépido, impulsivo, arrogante y a veces poco convencional. Le gustaba la discusión y era un bebedor social. Pero cuando estaba de servicio mostraba una disciplina férrea. No aguantaba a los gruñones. Cuando llegó a Filipinas en octubre de 1944 para hacerse cargo de la Primera Flota Aérea con autoridad para iniciar operaciones kamikaze, no tardó en dejar claro lo que pensaba de cualquiera que mostrase una opinión disconforme:

> No vamos a tolerar críticas de ningún tipo a las operaciones que están a punto de dar comienzo. Los jóvenes no se quejan ni refunfuñan. Pero parece ser que los veteranos son con frecuencia propensos a poner objeciones a las decisiones de sus superiores. Desde este momento, quien hable en contra de las órdenes o no las acate recibirá un castigo severo. En los casos más graves no se dudará en aplicar la pena máxima.

Cuando un tiempo después trasladó su mando a Taiwan, Onishi le dijo a su Estado Mayor que la salvación de Japón estaba en manos de los hombres jóvenes, a quienes llamaba «el tesoro de la nación». Cuando arengaba a los aviadores jóvenes en Taiwan, y antes en las Filipinas, que pronto iban a despegar en misiones suicidas contra buques de guerra de las marinas estadounidense, británica y australiana, les decía: «Ya sois dioses sin deseos terrenales». En Taiwan y en Kyushu eran sobre todo jóvenes aprendices de piloto de quienes se solicitaba que entregasen sus vidas. Esto no le bastaba a Onishi. Todo ciudadano apto físicamente, decía, debería adoptar «el espíritu kamikaze».

No es de extrañar que los héroes de Onishi fueran el almirante Togo y el general Nogi, los dioses guerreros de la guerra ruso-japonesa de principios del siglo XX. Pero si bien Onishi era un guerrero a la antigua usanza, de los que nunca se rendían, también contaba con el respeto de muchos de los principales almirantes y oficiales de marina jóvenes, quienes veían en él un hombre de talento poco común que trazaba sus planes meticulosamente. La mala planificación o la ejecución mediocre de ataques suicidas podían conducir al fracaso total de una operación y al derrumbamiento de la moral. Los ánimos nunca decaían cuando Onishi asumía el mando, según el capitán Rikihei Inoguchi, que era su jefe de Estado Mayor.

La concepción que el almirante tenía de la vida, o al menos de su naturaleza transitoria, se puede encontrar en un corto poema que escribió para sus pilotos de Ataque Especial (en un estilo de caligrafía muy apreciado):

*Hoy florece, luego se dispersa,*
*la vida se parece a una flor delicada.*
*¿Cabe esperar que su fragancia dure eternamente?*

A principios del año siguiente, en 1945, Onishi había revelado sus más íntimos pensamientos. Había dicho que incluso si Japón resultara derrotado, «el noble espíritu de los kamikazes protegería a nuestra patria de la destrucción». Sin este espíritu, continuaba, la desintegración sucedería a la derrota. Un oficial que conocía bien a Onishi dijo que la razón por la que tenía tanta fe en las tácticas kamikaze era porque creía que sólo un

patriotismo incondicional y la disposición de morir por la nación perpetuarían la esencia de Japón, incluso en la derrota.

Como hombre de acción que se oponía a la rendición, estaba tan afectado por la emoción la noche en que, estando en casa de un amigo, oyó la noticia de la capitulación, que éste adivinó la intención del almirante de suicidarse. El dolor que sentía le hizo romper a llorar sin ningún pudor. La rendición era una humillación intolerable y se preguntó en voz alta por qué no lloraba el resto igual que él. Era una tarde cálida de verano y los amigos de Onishi se dieron cuenta de lo incongruente de la escena. Mientras en el interior de la casa a un destacado almirante le embargaba el sentimiento y la aflicción, fuera cantaba ruidosa la cigarra, y las prímulas, que Onishi tanto apreciaba, se abrían en la oscuridad del jardín.

Al día siguiente, el almirante se quitó la vida. Reflexionando sobre el suicidio de Onishi, uno de sus asistentes opinaba que se habría quitado la vida aunque Japón hubiera ganado la guerra.

La figura del general Tominaga contrasta vivamente con la del almirante Onishi, que había organizado los primeros escuadrones de Ataque Especial en el escenario bélico de Filipinas. Eran la antítesis el uno del otro. Mientras que Onishi era rudo, enérgico e impulsivo, Tominaga era refinado, tranquilo y reflexivo. Sin embargo, como se ha indicado en ocasiones. Tominaga sabía ser simpático rozando incluso el desparpajo del actor cuando se despedía de los pilotos kamikaze a punto de partir. (No obstante, sus principales asistentes, que lo conocían bien, decían que en situaciones difíciles se podía contar con que conservaría la calma). Mientras que a Onishi le gustaba apostar dinero y beber en su tiempo Ubre, Tominaga prefería leer o tocar el piano. Al general le encantaba Tolstói (consideraba que sus libros estaban escritos en una prosa genial a la vez que sencilla) y los leía en el ruso original. No le gustaban las artes marciales tradicionales como el judo y el kendo (esgrima japonesa) porque no le parecían «prácticas». Al contrario que Onishi, era abstemio y no fumaba. (Pero conocía la utilidad de los cigarrillos: cuando era oficial del servicio secreto en Manchuria, interrogando a espías descubrió que empezaban a hablar antes si se les ofrecía uno). La familia Tominaga vivía modestamente, y el general solía decir con desenfado: «La falta de dinero no es una deshonra

sino un inconveniente». Antes de asumir el mando de la Cuarta Flota Aérea en las Filipinas, Tominaga no tenía ninguna experiencia en aviación. Después de que la Marina lanzase el primer ataque suicida japonés, el Alto Mando le ordenó reclutar voluntarios para misiones de picado y colisión. Onishi, por su parte, tenía una sólida formación en aviación. En 1915, siendo todavía un joven oficial, había presenciado batallas aéreas y había pilotado algunos de los primeros aviones fabricados en Japón. También tenía estrechos vínculos con personajes de la industria aeronáutica de la nación. En los combates en China, Onishi había capitaneado personalmente varias expediciones. A partir de entonces sirvió siempre en la fuerza aérea de la Marina. Antes del ataque de Pearl Harbour, pasó una temporada en Hawai observando clandestinamente la base naval estadounidense. Al igual que el general norteamericano Billy Mitchell, luchó porque se diera más importancia al poderío aéreo. Dijo durante la guerra que sin el control del aire la nación no podría conseguir el dominio en el mar.

El general Tominaga prestó servicio como director de la Oficina de Personal del Ministerio de la Guerra entre 1941 y 1943, de viceministro de la Guerra de 1943 a 1944, de capitán general de la Cuarta Flota Aérea en Filipinas de agosto de 1944 a enero de 1945, de miembro de la Lista de Reserva del Ejército en Taiwan en mayo de 1945, y de comandante de la División 139, formada apresuradamente en Manchuria, de julio a agosto de 1945.

Después de su regreso a Japón desde Taiwan en la primavera de 1945, Tominaga padeció dos desgracias en el mismo día: la muerte de su hijo mayor y la destrucción de su casa de Tokio por bombas incendiarias estadounidenses. Yasushi, piloto kamikaze de 20 años, había sido un prometedor estudiante en la Universidad Keio de Tokio. Según su hermano pequeño Shigeru, que sobrevivió a la guerra, cuando lo vio antes de la última misión, Yasushi estaba «de buen humor» antes de despegar por última vez. («Actuó con tanta calma como si se fuera a ir de excursión»). La hija mayor de Tominaga, Hiroko, nacida en 1920, se licenció en la prestigiosa Escuela de Música Musashino y se hizo pianista. Shigeru recuerda que su madre, Setsu, solía decirle a la gente, tanto en la época de la guerra como después, que no había que ensalzar sólo a los aviadores

kamikaze caídos, que los pilotos que perecían en misiones convencionales se merecían también la consideración de héroes. Solía decir: «Creo que los pilotos de Ataque Especial que sabían cuándo iban a morir sufrían menos que los pilotos normales que tenían que participar en muchos vuelos de combate».

Tan sólo unos minutos antes de que las bombas alcanzasen la casa de Tominaga, el general y su esposa se habían refugiado en la extensa arboleda junto a un templo Meiji cercano. Tominaga estaba triste por la pérdida de su piano vertical que le había hecho disfrutar tantas horas. Después del bombardeo, la familia fue trasladada a Fuji Yoshida, una ciudad situada en las faldas del monte Fuji.

Semanas después de la pérdida de su hijo y de su hogar, Tominaga recibió órdenes de asumir el mando de una división en Manchuria compuesta por hombres ya mayores reclutados entre los japoneses residentes en la zona. La nueva división (la 139) estaba muy mal equipada. De división sólo tenía el nombre. Su nuevo destino era equivalente a un descenso, pero no obstante se alegró de que lo devolvieran al servicio activo. Era su cuarto destino en Manchuria desde 1925. En uno de ellos había sido director de una escuela de instrucción de blindados. Pero además de la presión de los ejércitos chinos, Moscú había entrado en guerra y en una campaña relámpago los rusos capturaron a Tominaga junto con otros 150 generales. Se le acusó de espionaje, al parecer porque había sido oficial del servicio secreto en Manchuria, hablaba ruso a la perfección y había sido asistente del agregado militar en la Embajada Japonesa de Moscú. Seis años antes, después de que los soldados japoneses se enfrentasen a las tropas rusas en la frontera de la Mongolia Exterior a lo largo del río Khalkin en el verano de 1939, Tominaga, que entonces prestaba servicio en el Alto Mando Imperial en Tokio, había predicho acertadamente que los rusos iban a iniciar una ofensiva importante basándose en que el general (después capitán general) Georgi Zhúkov había llegado al lugar. Tominaga conocía a Zhúkov personalmente de sus días en la Embajada de Moscú. Los tribunales le condenaron a una pena de 75 años por sus vínculos con el espionaje. Pero dos años después de la muerte de Stalin fue puesto en libertad tras pasar diez años de prisión en Siberia.

Tominaga volvió a Japón en 1955. Existe una fotografía en blanco y negro en que aparece de pie en la cubierta de un barco de repatriación que entra en el puerto de Maizuru, en la costa del mar del Japón. La dura prueba de la guerra y el prolongado cautiverio habían terminado. En la foto se ve cómo al general envejecido se le saltan las lágrimas al contemplar su tierra natal por primera vez en diez años.

Por fin en su hogar, Tominaga pasó incontables horas preparando cientos de páginas de historia y de recuerdos personales de la guerra. El extenso escrito del general lleva la fecha del 13 de agosto de 1955. En algunos pasajes no pone freno a la expresión de su remordimiento y llega a considerarse culpable de la pérdida de vidas kamikaze. El manuscrito contiene numerosas frases que empiezan por «Debería haber […]» (*shinakereba naranakatta*) y unas cuantas que empiezan por «Me avergüenzo profundamente de […]» (*watakushiwa fukaku hajiteiru*), con variaciones ocasionales. Pero Tominaga, en el fondo, no se opone a las tácticas kamikaze. Su resentimiento se dirige contra sus propios errores y omisiones.

El siguiente pasaje demuestra que Tominaga dista mucho de ser el estereotipo de soldado insensible que se desentiende de sus hombres:

> La mayoría de los aviadores de Ataque Especial eran jóvenes y solteros. Pero en la unidad de instructores agregados de las escuelas de vuelo, algunos estaban casados y tenían hijos y otros eran mayores de treinta años. Se me rompía el corazón cuando recibía a un nuevo grupo de aviadores de Ataque Especial, o les daba órdenes, o comía con ellos y luego los despedía en el aeródromo. Me resultaba casi insoportable darles el último adiós a los que estaban casados y tenían hijos. Sentía una honda pena y me preguntaba: «¿No podemos dejar de enviar a estos hombres en estas misiones?».

No existen pruebas de que el general llevara a cabo alguna acción más allá de hacerse la pregunta. De hecho algunas unidades de Ataque Especial japonesas se negaban rotundamente a aceptar a los que tenían hijos. Por lo que respecta a la Marina, los oficiales de alta graduación de la Primera Flota Aérea (se supone que incluido el almirante Onishi) sabían que el primer piloto kamikaze, el lugarteniente Yukio Seki, tenía esposa. Dos altos oficiales de la Marina le llegaron a preguntar si estaba casado, pues creían

que no lo estaba, pero cuando se enteraron de que no era así lo aceptaron a pesar de que en realidad buscaban un soltero para esta primera misión.

En este párrafo capital de la extensa obra de Tominaga, el general muestra remordimiento:

> El oficial al mando no debe malgastar las vidas de sus hombres. Debe ser valiente y emplear el mínimo necesario para la misión [suicida]. No debería mantenerse al margen, sino que debe evitar que suba a los aviones [kamikaze] todo el que quiera. Me considero culpable de no haberles transmitido mis opiniones a los cuerpos [kamikaze] de manera más contundente.

Este despilfarro de vidas ocurrió, explica él, porque en su base de Filipinas todos los componentes de las tripulaciones de los bombarderos le pedían participar en las misiones kamikaze. Le decían: «¡Déjeme ir! ¡Déjeme ir!». El general cedió y permitió que lo hicieran más hombres de los necesarios.

He aquí otra cita del manuscrito:

> Los valientes hombres de las unidades de Ataque Especial eran puros de corazón y sublimes. Eran casi divinos. También tenían una gran dignidad. Sin embargo, tendían a aprovechar la primera oportunidad que se les presentara para librarse de la pesada carga impuesta y realizar sus nobles propósitos. Por otra parte, el oficial al mando, atormentado día y noche pensando cómo utilizar de la mejor manera posible las unidades de Ataque Especial, solía utilizarlos antes de tiempo. Yo también estaba sujeto a esta tendencia y me di cuenta de que a otros oficiales les pasaba lo mismo.

A este respecto, Tominaga ha recibido el apoyo de un conocido corresponsal de guerra (Takashi Muramatsu del *Mainichi Shimbun*, de amplia difusión), quien conocía bien al general. El corresponsal cuenta que Tominaga les pedía por sistema a los pilotos kamikaze recién llegados que no malgastasen sus vidas inútilmente. En palabras del corresponsal:

> El general Tominaga siempre les recomendaba: «Aunque seáis miembros del *tokko-tai*, no tenéis que morir necesariamente. Vuestra misión es destruir barcos enemigos. Si llegáis a la conclusión de que podéis hundir o averiar seriamente vuestro objetivo soltando la bomba, entonces bombardeadlo y regresad. Si no tenéis éxito en vuestro ataque, volved a la base. ¡No malgastéis vuestras vidas!».

El remordimiento del general incluye también el no haber informado a las familias de los pilotos fallecidos:

> Muchos héroes de Ataque Especial iban a sus misiones sin haberles comunicado a sus familias su decisión de partir en una misión sin retorno. No me cabe duda de que muchas familias se disgustaron y también se entristecieron profundamente ante la falta de los artículos personales pertenecientes a los pilotos. Debería haber cuidado mejor de los hombres, haberles hecho fotografías y recogido los artículos personales que dejaban abandonados para entregárselos a sus familias. Me avergüenzo profundamente de no haberlo hecho.

Parece ser que al propio Alto Mando le remordía la conciencia por haber adoptado una medida tan desesperada como las operaciones kamikaze. Durante año y medio más o menos mantuvo ocultas estas operaciones. Al menos parte de las guías y manuales secretos destinados a los pilotos kamikaze no se elaboraron ni distribuyeron hasta finales de la primavera del 45, a pesar de que las expediciones suicidas habían empezado en octubre del año anterior.

El general Tominaga lamentó además no haber conseguido una audiencia del emperador Hirohito, y no haber permitido a los pilotos que eligieran el nombre de su unidad suicida de Ataque Especial. En este sentido dijo:

> Debería haber tramitado una solicitud en el Ministerio de la Guerra a fin de que Su Majestad concediera una audiencia a los miembros de las unidades *tokko* de la zona de Tokio. Debería haber hecho el esfuerzo para que todos los aviadores *tokko* tuviesen el honor de comparecer ante Su Majestad, no sólo aquellos circunscritos a la zona de Tokio. Después de la audiencia, el ministro de la Guerra y el jefe del Estado Mayor se habrían reunido con los hombres y les habrían dado ánimos. […] Estoy seguro de que *Tenshi-sama* [el Hijo del Cielo, es decir, el Emperador] hubiera accedido a otorgar las audiencias a los aviadores de Ataque Especial. Me pesa enormemente no haber cursado tal solicitud.

Los escritos de Tominaga revelan que después de mediados de noviembre de 1944 los ataque suicidas «pasaron a ser el pilar» de sus ataques aéreos contra los estadounidenses. De modo parecido, en Okinawa, en la primavera de 1945, los norteamericanos, por lo visto, no cayeron en que los ataques kamikaze a gran escala por mar y aire habían de llevar casi todo el peso de la destrucción de la Armada invasora. Cuando empezaron los desembarcos, los estadounidenses se llevaron amargos desengaños. No habían contado con tantos impedimentos.

El primer ataque suicida a manos de los pilotos militares de Tominaga se realizó el 4 de noviembre de 1944. El general bautizó el primer ataque kamikaze del Ejército con el nombre de Fugaku (otro de los nombres atribuidos al monte Fuji):

> Fui yo quien eligió los nombres de todas las unidades de Ataque Especial, como Fugaku o Banda [capullos de cerezo en flor]. Recuerdo que para la primera unidad había instrucciones de que el comandante en jefe le diera un nombre apropiado. De todas maneras me excedí en mis atribuciones bautizándolas a todas. Debería haber dejado que fueran los hombres que formaban parte de ellas quienes lo hicieran. Por supuesto, que entonces podrían haber elegido [erróneamente] el mismo nombre que ya tenían otras unidades.

Tominaga describe con todo lujo de detalles la situación durante la campaña de Filipinas y trata también el desagradable incidente de su vuelo desde estas islas hasta Taiwan, que dio pie al rumor de que había «abandonado» su puesto. Fue el único general en quien se encontró tal deshonra durante la guerra. Hace referencia a este hecho a lo largo de 20 páginas bajo el epígrafe: «A mi querido hijo Shigeru: La Verdad Sobre Mi Retirada de las Filipinas». (Se puede encontrar una versión abreviada en el capítulo 7).

Diez años después de la guerra, cuando Tominaga salió de la cárcel, se le pidió que escribiera un informe confidencial sobre las experiencias y lecciones aprendidas que considerase que podían ser de utilidad para el futuro. Él añadió por propia iniciativa una serie de recomendaciones por si se diera la posibilidad de que en un futuro el Ejército japonés tuviera que recurrir a tácticas kamikaze. Escribió su informe a petición de la comisión asesora del Ministerio de Defensa. El general reconoce que el intento de adoptar tácticas tan «lamentables» (el calificativo es del general) en tiempo de paz chocaría con una fuerte oposición debido al «cambio de mentalidad de la gente».

Al margen de sus impresiones íntimas, Tominaga no parece arrepentido de haber utilizado pilotos suicidas en tiempos de guerra a la vez que proporciona consejos sobre «futuras» operaciones de picado y colisión: «Los comandantes deben evitar a toda costa las tendencias pesimistas. Las unidades se deben emplear en el momento en el que sean más efectivas».

A veces el tono del informe de Tominaga resulta descuidado, o cuando menos mecánico: «En el futuro, se deberían asignar oficiales y suboficiales en los cuarteles generales para dirigir estas tareas». Más aún, el informe dice que del general al mando de un ejército en campaña debería esperarse, en cualquier caso, que «ejecutase gustoso la orden» (de llevar a cabo ataques kamikaze) dada por el Alto Mando. El informe reconoce, sin embargo, que puede existir incertidumbre respecto de los jefes militares en campaña. Ésta es la conclusión de Tominaga:

> Sería difícil enviar unidades al frente con órdenes que se redujeran a «Pongo a su mando unidades de Ataque Especial». Para llevar a cabo las excepcionales tácticas [kamikaze] hay que enviar al frente a un oficial del Estado Mayor para que convenza al comandante en jefe de que emplee tales tácticas. En caso de que no lo lograse convencer, se le debería apartar del mando a dicho comandante en jefe y sustituirlo por un general de voluntad firme que no caiga presa del abatimiento nervioso ni sufra física ni mentalmente al aplicar tácticas tan lamentables.

Aquí Tominaga tenía en mente su torpe salida de Filipinas a principios de 1945, cuando partió sin que mediara orden alguna. En su declaración «Retirada de las Filipinas» admite que «la presencia y la partida de los heroicos aviadores de Ataque Especial me alteraba y me impedía dormir. Por consiguiente, contraje una enfermedad febril». Y también: «Padecía de intensa fatiga nerviosa».

¿Qué pensarían las futuras generaciones de Onishi y de Tominaga? Ambos reflexionaron sobre esta pregunta.

Tominaga escribió una extensa obra con ánimo de justificarse, pero pidió que no se publicase mientras viviera, y hasta ahora no se ha publicado. Onishi racionalizó sus actos y se abrió el vientre. Creía que había contribuido a salvaguardar el espíritu eterno de Japón. El almirante escribió esta estrofa en una de sus últimas cartas:

> *Ahora que está todo hecho*
> *puedo echar una cabezada de un millón de años.*

Sin embargo, existen pruebas de que a Onishi le inquietaba el juicio de la historia. En una ocasión le comentó a un asistente que, incluso cuando llevase cien años en el ataúd, no habría nadie que honrase sus intenciones ni recordase siquiera lo que había intentado conseguir en sus varios destinos.

Pero se equivocó por 50 años, y no había motivo para que se preocupara por su reputación.

El 15 de agosto del 2001, para conmemorar la muerte de Onishi, se celebró un banquete en el hotel Imperial de Tokio al que asistieron más de mil personas. Al principio del banquete una soprano cantó el *Ave María* en honor de los marineros aliados que perecieron en los ataques kamikaze. Entre los asistentes al banquete estaba un antiguo primer ministro (Yoshiro Mori), decenas de miembros del Parlamento, empresarios, editores, escritores y gente del mundo del espectáculo. Muchos de los invitados pronunciaron discursos en los que ensalzaron al «Padre de la Estrategia de Ataque Especial». Se proyectaron cortometrajes de noticiarios y unos hombres vestidos con el atuendo de los aviadores kamikaze, esos jóvenes a quienes se consideraba «dioses heroicos de la guerra», se subieron al escenario y entonaron canciones bélicas tradicionales. Al final de la cena todo el mundo se puso de pie y cantó un antiguo himno patriótico, *Umi Yukaba* («Si te haces a la mar»). Se pusieron de pie porque en Japón existe la tradición de ponerse de pie al cantar *Umi Yukaba* dado que se menciona la palabra *Okimi* (el Soberano).

Esta conocida melodía, que jóvenes y viejos suelen cantar, la compuso un guerrero del siglo VIII y éstos son algunos de sus versos:

*Si te haces a la mar*
*el agua salada empapará tu cadáver.*
*Si el deber te llama a las montañas*
*tu mortaja estará verde del moho.*

*Si muero por la gloria de nuestro Soberano*
*no lo lamentaré.*

El banquete, muy concurrido, era una señal clara de que el hombre conocido por «El Padre de los Kamikazes» podría convertirse en un símbolo de la nación.

# Apéndice 1

# EDICTO IMPERIAL DE DECLARACIÓN DE GUERRA

Edicto de Hirohito, promulgado el 8 de diciembre de 1941, en el que declara la guerra a Estados Unidos y a Gran Bretaña:

Nos, Emperador del Japón por la gracia del cielo, sentado en el Trono de una línea ininterrumpida durante eras eternas, ordeno a Nuestros leales súbditos:

Nos, por el presente escrito, declaramos la guerra a los Estados Unidos de Norteamérica y al Imperio británico. Los soldados y oficiales de Nuestro Ejército y Armada darán lo mejor de sí por llevar adelante la guerra, Nuestros funcionarios ejecutarán sus tareas leal y diligentemente, y el resto de Nuestros súbditos cumplirá con sus respectivos deberes. La nación entera con voluntad unida movilizará todas sus fuerzas a fin de que nada fracase en la consecución de Nuestras metas de guerra.

Asegurar la estabilidad del este de Asia y contribuir a la paz mundial es la política clarividente que formuló Nuestro Gran Ilustre Abuelo Imperial y Nuestro Gran Padre Imperial que le sucedió, y que Nos tenemos siempre presente. Promover la amistad entre las naciones y disfrutar de la prosperidad en común con todas las naciones ha sido siempre el principio rector en la política exterior de Nuestro Imperio. Nos ha resultado del todo inevitable y ajeno a Nuestros deseos el que Nuestro Imperio se vea obligado ahora a combatir con los Estados Unidos y Gran Bretaña. Más de cuatro años han pasado desde que China, sin comprender las verdaderas intenciones de Nuestro Imperio e insensata en sus actividades temerarias, perturbó la paz del este de Asia y forzó a Nuestro Imperio a tomar las armas. A pesar de que se ha restaurado el Gobierno Nacional de China, con el cual Japón coopera y mantiene relaciones de buena vecindad, el régimen que ha sobrevivido en Chungking, sustentado por la protección norteamericana y británica, persiste aún en su oposición fratricida.

Deseosos de realizar su ambición desmedida de dominar el Oriente, tanto los Estados Unidos como Gran Bretaña, mediante su apoyo al régimen de Chungking han agravado la perturbación

del este de Asia. Estas dos Potencias han fomentado el rearme en todas las partes de Nuestro Imperio, induciendo además a otros países a hacer lo mismo. Han obstaculizado por todos los medios posibles nuestro pacífico comercio, y han recurrido finalmente a la ruptura de las relaciones económicas, poniendo en grave peligro la existencia de Nuestro Imperio. Con paciencia hemos esperado y largo tiempo hemos soportado tal estado de cosas, con la esperanza de que Nuestro Gobierno iba a poder enmendar la situación en la paz. Pero nuestros adversarios no han mostrado el más mínimo espíritu de reconciliación y han demorado injustificadamente el acuerdo. Mientras tanto, ha aumentado la presión económica y política para obligar a Nuestro Imperio a someterse. El curso de los acontecimientos, si no se corrige, no solamente daría al traste con la labor de estabilización en el este de Asia que Nuestro Imperio realiza desde hace largos años, sino que además haría peligrar la existencia misma de Nuestro Imperio. Así las cosas, no le queda a Nuestro Imperio otro recurso más que tomar las armas y aplastar todo obstáculo que se interponga en su camino.

Con la protección de los sagrados espíritus de Nuestros Antepasados, contamos con la lealtad y valentía de Nuestros súbditos y esperamos confiados en que la tarea heredada de Nuestros antecesores se llevará a cabo, y que pronto será arrancado de raíz el origen del mal y una paz duradera e inalterable se establecerá en el este de Asia, con lo que se preservará la gloria de Nuestro Imperio.

[Firma de puño y letra del Emperador]
[Sello imperial]

El octavo día del duodécimo mes
del décimo sexto año de Showa
[8 de diciembre de 1941]

Los historiadores japoneses dicen que la frase que empieza por «Nos ha resultado del todo inevitable y ajeno a Nuestros deseos» se insertó por insistencia de Hirohito.

# Apéndice 2

# EDICTO IMPERIAL DE LA RENDICIÓN

Edicto imperial del 14 de agosto de 1945, que aceptaba las condiciones de los aliados para la rendición de Japón:

A nuestros buenos y leales súbditos:

Tras reflexionar profundamente sobre las tendencias generales del mundo y el estado en que se encuentra Nuestro Imperio, hemos decidido darle una solución a la actual situación recurriendo a una medida extraordinaria.

Hemos ordenado a Nuestro Gobierno que comunique a los Gobiernos de los Estados Unidos, Gran Bretaña, China y la Unión Soviética que Nuestro Imperio acepta las disposiciones de su Declaración Conjunta.

Luchar por la prosperidad y felicidad comunes de todas las naciones, así como por la seguridad y bienestar de nuestros súbditos es la obligación solemne que nos han legado Nuestros Imperiales Antepasados y que de continuo tenemos en mente. Por ello declaramos la guerra a los Estados Unidos y Gran Bretaña, por Nuestro deseo sincero de asegurar la conservación del Japón y la estabilización del este de Asia, sin que nunca tuviéramos la intención de vulnerar la soberanía de otras naciones o de lanzarnos a una expansión territorial. Pero la guerra ha durado ya cuatro años. A pesar de que todos se han esforzado al máximo —la valiente actuación de las Fuerzas Armadas, la diligencia y esmero de Nuestros funcionarios y el devoto servicio de Nuestros cien millones de súbditos—, la situación de guerra ha evolucionado de una manera no necesariamente favorable al Japón a la vez que las tendencias generales del mundo se han vuelto contrarias a sus intereses. El enemigo, además, ha comenzado a utilizar una nueva bomba sumamente cruel, cuya capacidad de daño es ciertamente incalculable, cobrándose la vida de muchos inocentes. De seguir luchando, no sólo se produciría el hundimiento definitivo y la aniquilación de la nación japonesa, sino que también se extinguiría completamente la civilización humana. Siendo éste el caso, ¿cómo vamos a salvar a Nuestros millones de súbditos, o limpiar Nuestra culpa ante los sagrados

espíritus de Nuestros Imperiales Ancestros? Ésta es la razón por la que hemos ordenado la aceptación de las disposiciones de la Declaración Conjunta de las Potencias.

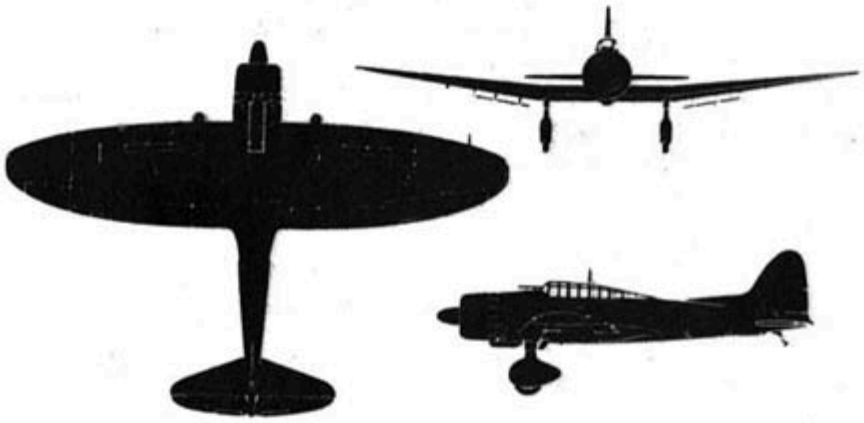
No podemos dejar de expresar Nuestro más sentido pesar ante nuestras naciones aliadas del este de Asia, las cuales han colaborado constantemente con el Imperio para la emancipación del este de Asia. El recuerdo de todos los soldados al igual que cualesquiera otros caídos en el campo de batalla, los que murieron en el cumplimiento de su deber, o aquellos que hallaron una muerte prematura y el de todas sus familias desconsoladas, apena Nuestro corazón noche y día. El bienestar de los heridos y afectados por la guerra, y todos los que han perdido su hogar o su medio de vida, son objeto de Nuestra profunda preocupación. Las penalidades y sufrimientos por las que va a pasar Nuestra nación de ahora en adelante serán ciertamente muchas. Nos damos cuenta plenamente de los más íntimos sentimientos de vosotros, Nuestros súbditos. Sin embargo, las circunstancias y el destino nos han aconsejado adoptar la decisión de preparar el camino hacia una gran paz para todas las generaciones venideras a base de soportar lo insoportable y sufrir lo insufrible.

Después de haber sido capaces de salvaguardar la estructura del Estado Imperial, Nos estamos siempre con vosotros, Nuestros buenos y leales súbditos, y confiamos en vuestra sinceridad e integridad. Guardaos con rigor de explosiones de sentimiento que engendrarían complicaciones innecesarias, o disputas y enfrentamientos entre hermanos que creen confusión, os extravíen y os hagan perder la estima de las gentes del mundo. Que la nación entera siga siendo como una sola familia de generación en generación, siempre firmes en su fe en que su divina tierra no puede perecer, y consciente de la pesada carga de responsabilidades y del largo camino que tiene ante sí. Unid todas vuestras fuerzas para dedicaros a la construcción del futuro. Cultivad hábitos de rectitud, fomentad la nobleza de espíritu y trabajad con determinación para realzar la gloria innata del Estado Imperial y seguir el ritmo del progreso del mundo.

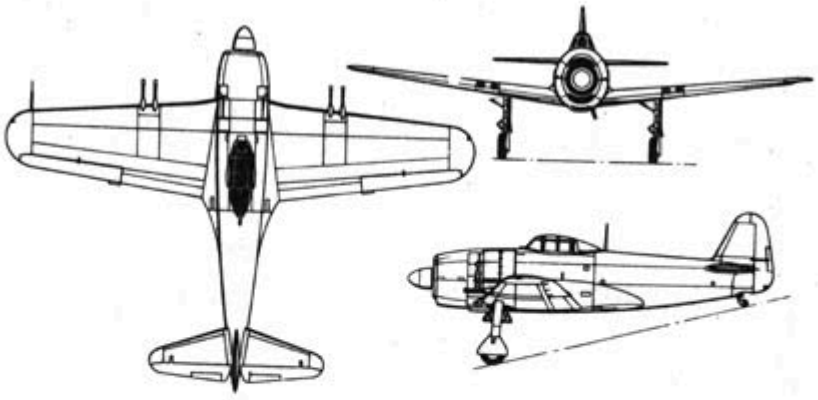
[Firma de puño y letra del Emperador]
[Sello imperial]

El día 14 del octavo mes
del vigésimo año de Showa
[14 de agosto de 1945]

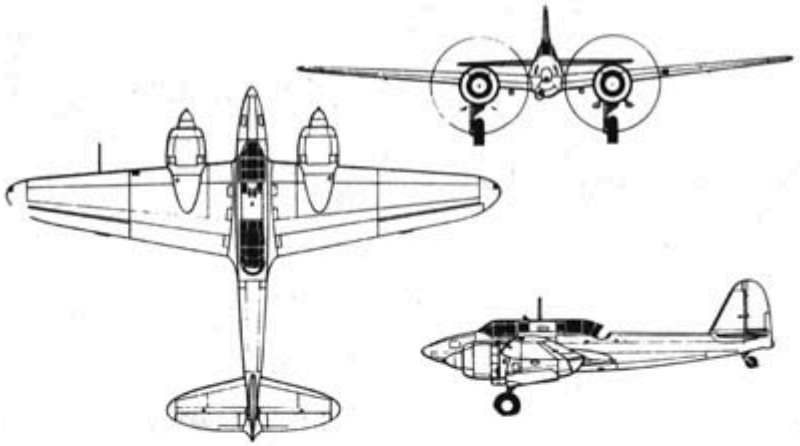
## Anexo
### Tipos de aviones



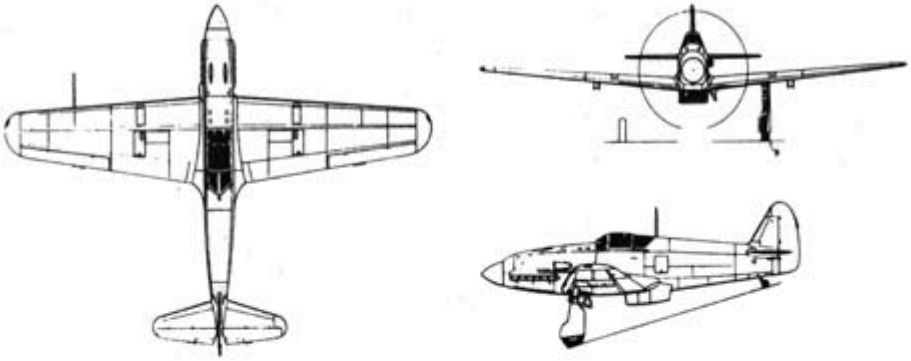
**Aichi D34 «Val».**
***Tipo:*** **Biplaza embarcado de bombardeo en picado.**
***Motor:*** **Radial de 1.200 hp (D3A2).**
***Velocidad max:*** **450 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras fijas de 7,7 mm en las alas; una orientable en cabina trasera; una bomba ventral de 250 kg y dos de 30 kg en las alas.**
***Historial:*** **Primer vuelo en agosto de 1936. Última entrega en 1944.**



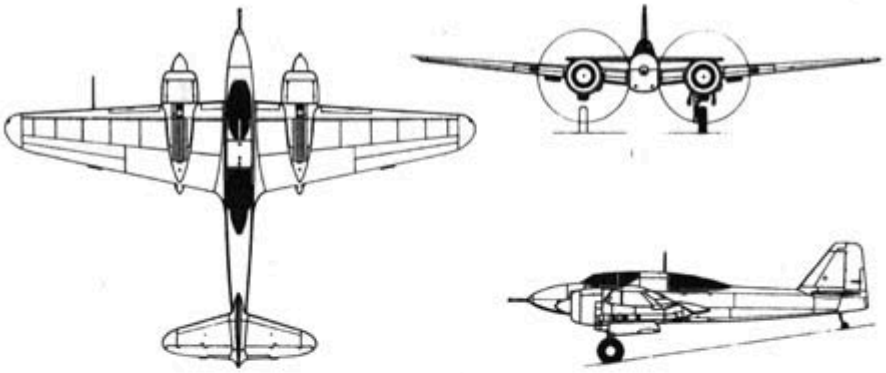
**Kawanishi N1K1-J y 2-J Shiden «George».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza.**
***Motor:*** **Radial de 18 cilindros, doble estrella y 1.990 hp.**
***Velocidad max:*** **594 km/h.**
***Armamento:*** **(N1K2-J) Cuatro cañones de 20 mm en las alas, dos bombas de 250 kg bajo las alas o seis cohetes bajo el fuselaje.**
***Historial:*** **Primer vuelo el 24 de julio de 1943.**



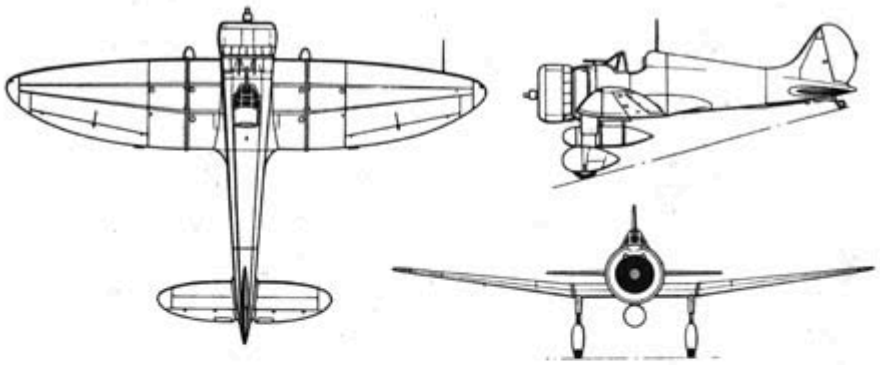
**Kawasaki Ki-45 Toryu «Nick».**
***Tipo:*** **Originalmente, escolta de largo alcance; posteriormente, caza nocturno.**
***Motor:*** **Dos motores radiales de 14 cilindros en doble estrella y 1.080 hp.**
***Velocidad max:*** **540 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras fijas de 12,7 mm en el morro y dos orientables de 7,7 mm en la parte trasera de la cabina.**
***Historial:*** **Primer vuelo enero de 1939.**



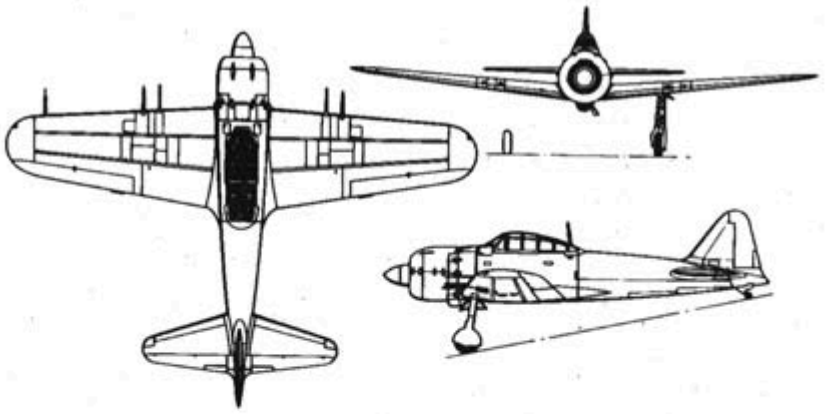
**Kawasaki Ki-61 Hien «Tony».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza.**
***Motor:*** **De 12 cilindros en V invertida, refrigerado por líquido y 1.450 hp.**
***Velocidad max:*** **560 km/h.**
***Armamento:*** **Dos cañones de 20 mm en las alas y dos ametralladoras de 7,7 mm sobre el motor.**
***Historial:*** **Primer vuelo en marzo de 1941; entrada en servicio en agosto de 1942.**



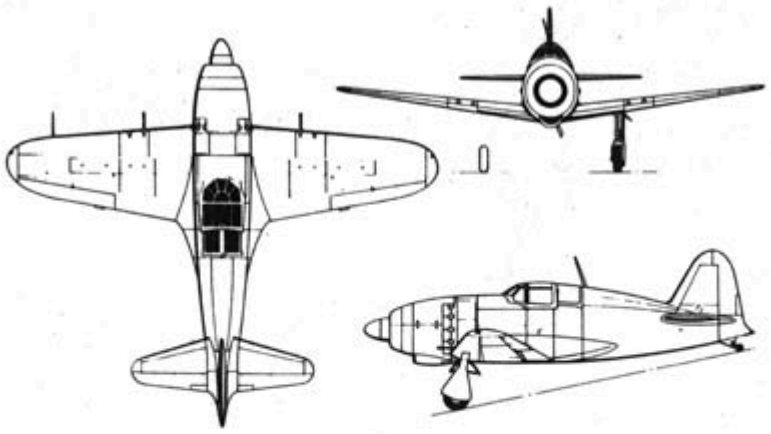
**Kawasaki Ki-102 «Randy».**
***Tipo:*** **Biplaza caza de alta cota.**
***Motor:*** **Dos motores radiales de 14 cilindros y 1.500 hp.**
***Velocidad Max:*** **580 km/h.**
***Armamento:*** **Un cañón de 37 mm en el morro y dos de 20 mm debajo de éste.**
***Historial:*** **Primer vuelo en marzo de 1944 y entrada en servicio en noviembre de 1944.**



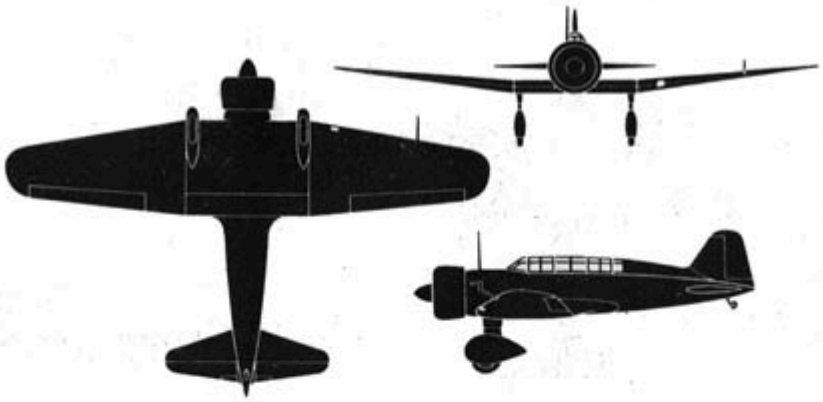
**Mitsubishi A5M «Claude».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza embarcado.**
***Motor:*** **Radial de 9 cilindros y 585 hp.**
***Velocidad max:*** **426 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras de 7,7 mm sobre el motor y dos bombas de 30 kg.**
***Historial:*** **Primer vuelo el 4 de febrero de 1935; entrada en servicio en 1936; última entrega en diciembre de 1939.**



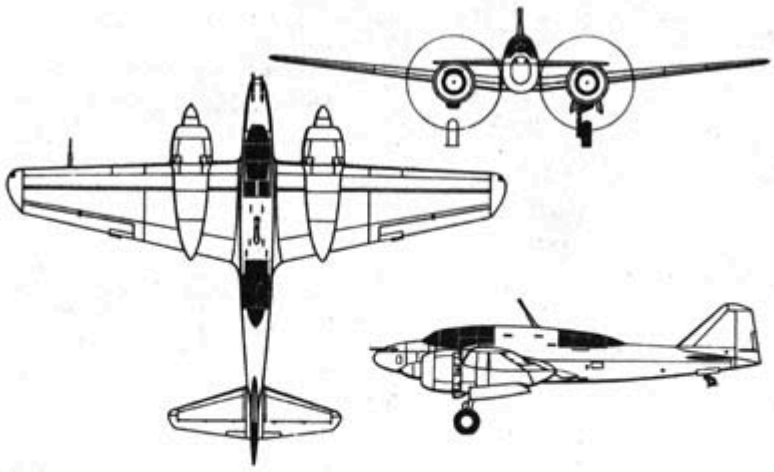
**Mitsubishi A6M Cero-Sen «Zeke».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza embarcado.**
***Motor:*** **Motor radial de doble estrella de 14 cilindros y 1.560 hp.**
***Velocidad max:*** **580 km/h.**
***Armamento:*** **Dos cañones de 20 mm en las alas y dos ametralladoras de 7,7 mm sobre el fuselaje frontal.**
***Historial:*** **Primer vuelo el 1 de abril de 1939; entrada en servicio: julio de 1940; últimas versiones en enero de 1942.**



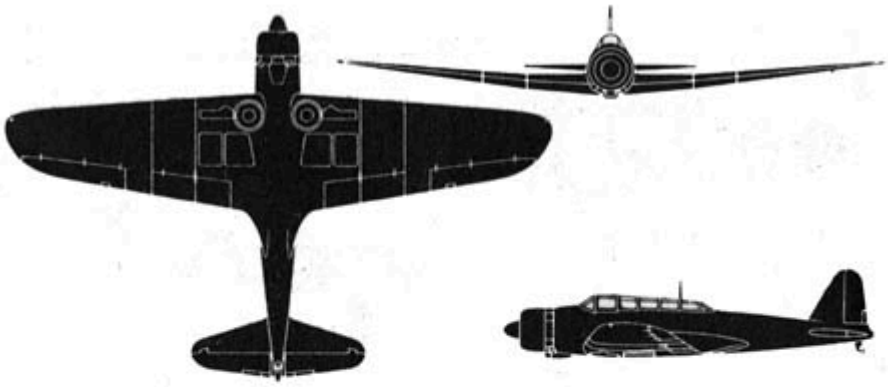
**Mitsubishi J2M Raiden «Jack».**
***Tipo:*** **Monoplaza de interceptación de la armada.**
***Motor:*** **Radial de 14 cilindros en doble estrella y de 1.820 hp.**
***Velocidad max:*** **a 615 km/h.**
***Armamento:*** **Dos cañones de 20 mm y dos ametralladoras de 7,7 mm sobre el fuselaje.**
***Historial:*** **Primer vuelo el 20 de marzo de 1942; entrada en servicio en diciembre de 1943.**



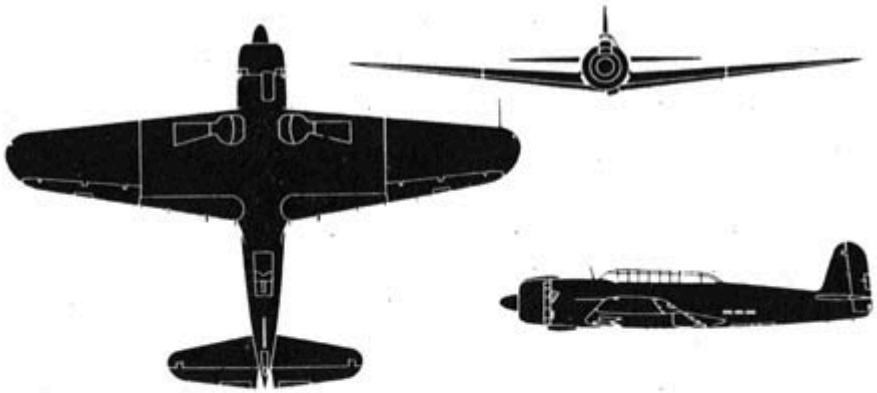
**Mitsubishi Ki-15 «Babs».**
***Tipo:*** **Bombardero biplaza de ataque ligero.**
***Motor:*** **Radial de 9 cilindros y 750 hp.**
***Velocidad max:*** **450 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras de 7,7 mm en las alas y una orientable en la parte trasera de la cabina.**
***Historial:*** **Primer vuelo en mayo de 1936.**



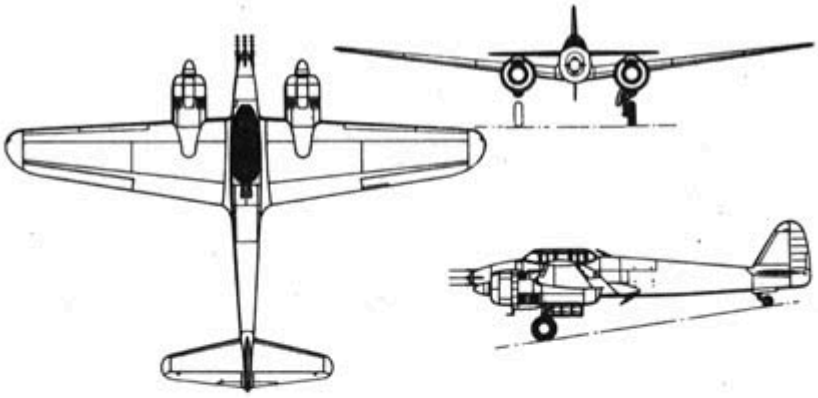
**Mitsubishi Ki-46 «Dinah».**
***Tipo:*** **Reconocimiento estratégico.**
***Motor:*** **Dos radiales de 14 cilindros en doble estrella y 870 hp.**
**Últimas versiones hasta 1.500 hp.**
***Velocidad max:*** **630 km/h.**
***Armamento:*** **Ninguno.**
***Historial:*** **Primer vuelo en noviembre de 1939.**



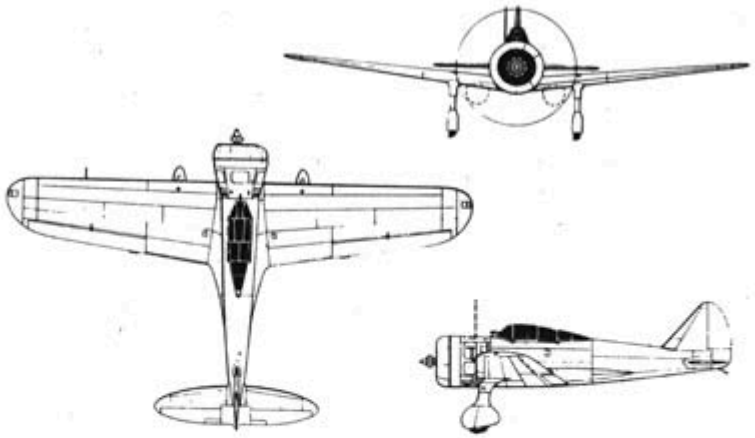
**Nakajima B5N «Kate».**
***Tipo:*** **Bombardero triplaza embarcado.**
***Motor:*** **Radial de 9 cilindros y 750 hp.**
***Velocidad max:*** **350 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras de 7,7 mm orientables en la parte trasera de la cabina, dos fijas en las alas y tres bombas de 250 kg.**
***Historial:*** **Primer vuelo en enero de 1937; entregas finales en 1942.**



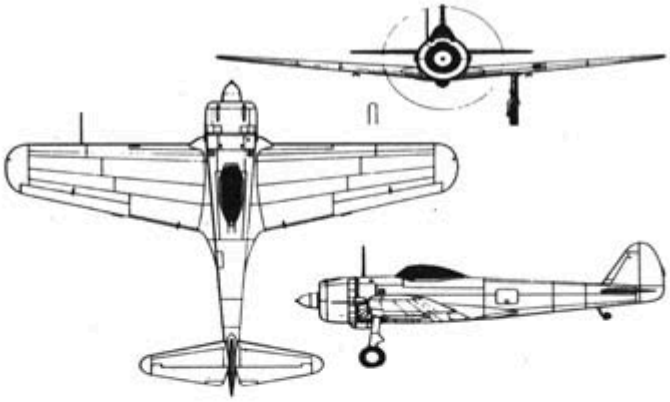
**Nakajima B6N Tenzan «Jill».**
***Tipo:*** **Torpedero triplaza embarcado.**
***Motor:*** **Radial de 14 cilindros y 1.870 hp.**
***Velocidad max:*** **482 km/h.**
***Armamento:*** **Un torpedo de 800 kg o seis bombas de 100 kg; una ametralladora fija en el ala izquierda, otra orientable en la parte trasera de la cabina y una ventral.**
***Historial:*** **Primer vuelo en marzo de 1942; entrada en servicio en 1943.**



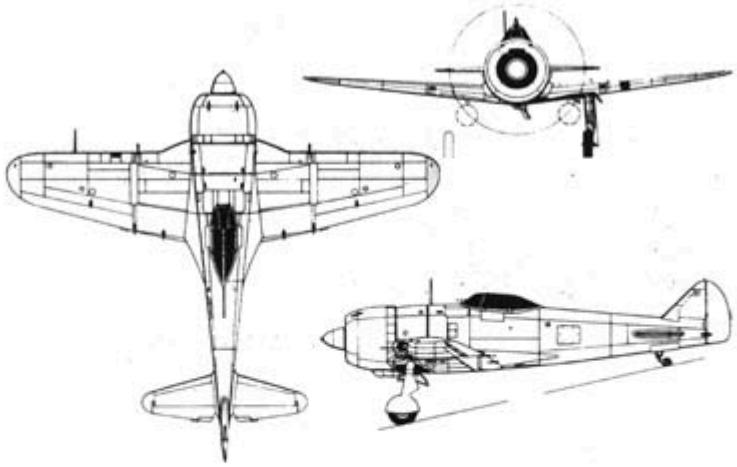
**Nakajima J1N1 «Irving».**
***Tipo:*** **Triplaza de reconocimiento.**
***Motor:*** **Dos motores radiales de 14 cilindros en doble estrella y 1.130 hp.**
***Velocidad max:*** **507 km/h.**
***Armamento:*** **Un cañón de 20 mm y dos ametralladoras de 7,7 mm en la proa.**
***Historial:*** **Primer vuelo en mayo de 1941; entrada en servicio en agosto de 1942.**



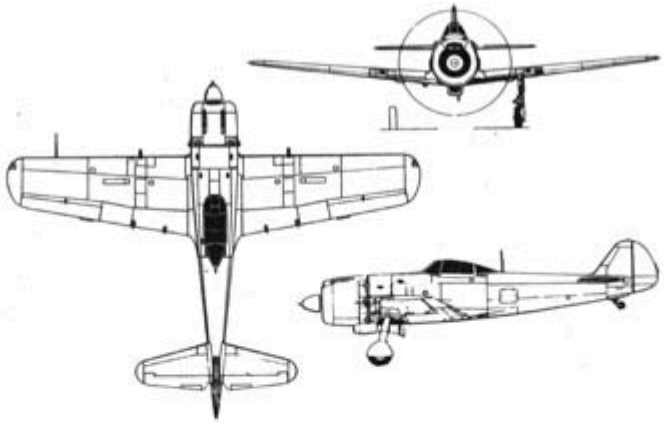
**Nakajima Ki-27 «Nate».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza de interceptación y ataque ligero.**
***Motor:*** **Un motor radial de 9 cilindros y 650 hp.**
***Velocidad max:*** **460 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras de 7,7 mm en los laterales del fuselaje y cuatro bombas de 25 kg.**
***Historial:*** **Primer vuelo el 15 de octubre de 1935; entrada en servicio a comienzos de 1938; entregas finales en julio de 1940.**



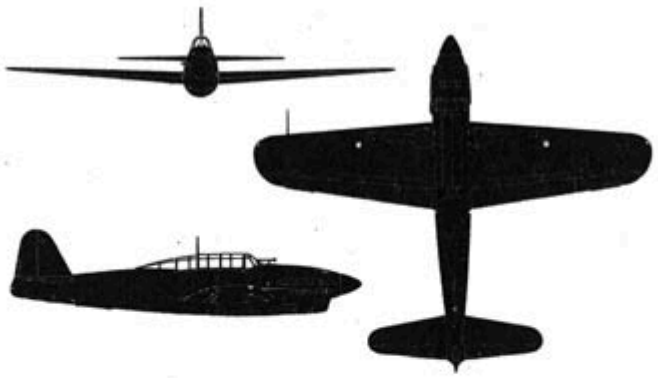
**Nakajima Ki-43 Hayabusa «Oscar».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza de interceptación.**
***Motor:*** **Radial de 14 cilindros en doble estrella y 1.250 hp.**
***Velocidad max:*** **585 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras de 7,7 mm sobre el motor, última versión**
**dos cañones de 20 mm sobre el motor.**
***Historial:*** **Primer vuelo en enero de 1939.**



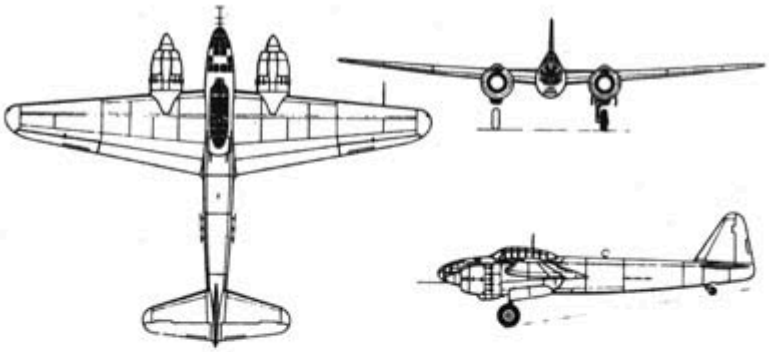
**Nakajima Ki-44 Shoki «Tojo».**
***Tipo:*** **Caza monoplaza de interceptación.**
***Motor:*** **Radial de 14 cilindros en doble estrella y 1.260 hp.**
***Velocidad max:*** **605 km/h.**
***Armamento:*** **Cuatro de 12,7 mm, dos en las alas y dos en el fuselaje.**
***Historial:*** **Primer vuelo en agosto de 1940; entrada en servicio en mayo de 1942.**



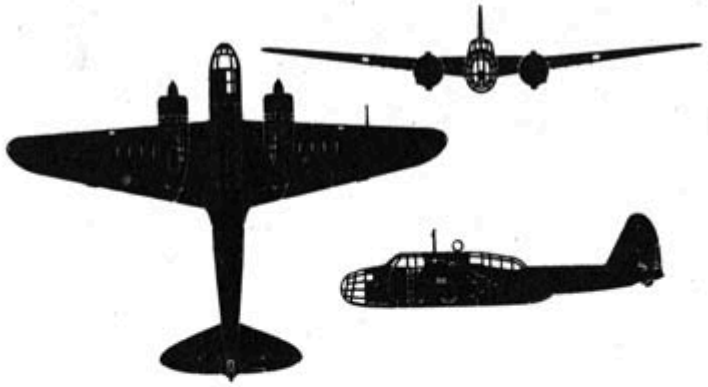
**Nakajima Ki-84 Hayate «Frank».**
***Tipo:*** **Cazabombardero monoplaza.**
***Motor:*** **Radial de 18 cilindros y 1.900 hp.**
***Velocidad max:*** **624 km/h.**
***Armamento:*** **Dos cañones de 20 mm en las alas y dos de 12,7 mm en el fuselaje.**
***Historial:*** **Primer vuelo en marzo de 1943; entrada en servicio en abril de 1944.**



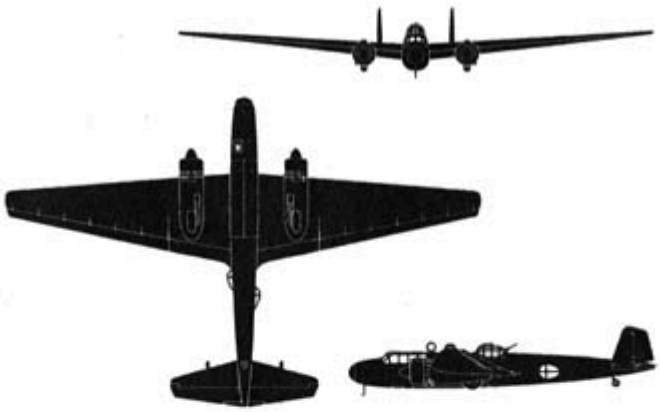
**Yokosuka D4Y Suisei «Judy».**
***Tipo:*** **Biplaza embarcado de bombardeo en picado.**
***Motor:*** **Un motor de 12 cilindros en V invertida refrigerado por líquido y 1.200 hp.**
***Velocidad max:*** **580 km/h.**
***Armamento:*** **Dos ametralladoras de 7,7 mm sobre el motor, otra orientable en parte trasera de la cabina, una bomba de 250 kg en bodega y dos de 30 kg bajo las alas.**
***Historial:*** **Primer vuelo en noviembre de 1940; entrada en servicio en mayo de 1941.**



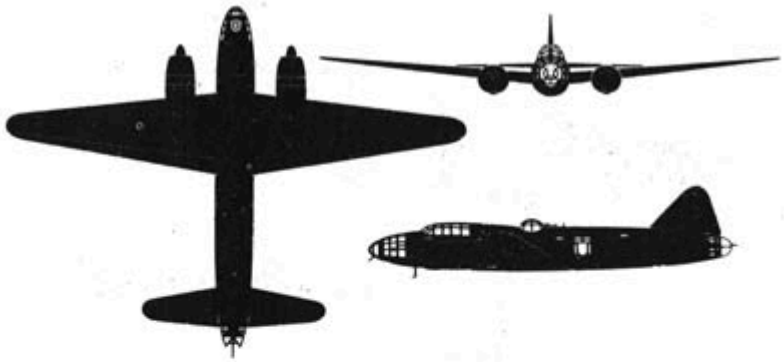
**Yokosuka P1Y1 Ginga «Frances».**
***Tipo:*** **Bombardero triplaza de ataque polivalente.**
***Motor:*** **Dos radiales de 18 cilindros en doble estrella y 1.825 hp.**
***Velocidad max:*** **570 km/h.**
***Armamento:*** **Un cañón de 20 mm orientable en proa, otro orientable desde la parte trasera de la cabina y dos bombas de 250 kg en bodega ventral.**
***Historial:*** **Primer vuelo a principios de 1943; entrada en servicio en agosto de 1943.**



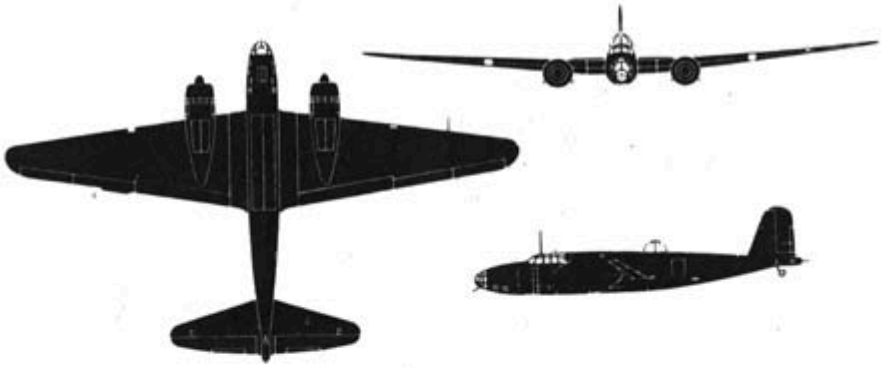
**Kawasaki Ki-48 «Lily».**
***Tipo:*** **Bombardero ligero cuadriplaza.**
***Motor:*** **Dos radiales de 14 cilindros y 1.150 hp.**
***Velocidad max:*** **505 km/h.**
***Armamento:*** **Tres ametralladoras orientables en posiciones de proa, dorsal y ventral; bodega interna para 400 kg de bombas.**
***Historial:*** **Primer vuelo julio de 1939; entrada en servicio en agosto de 1940; última entrega en octubre de 1944.**



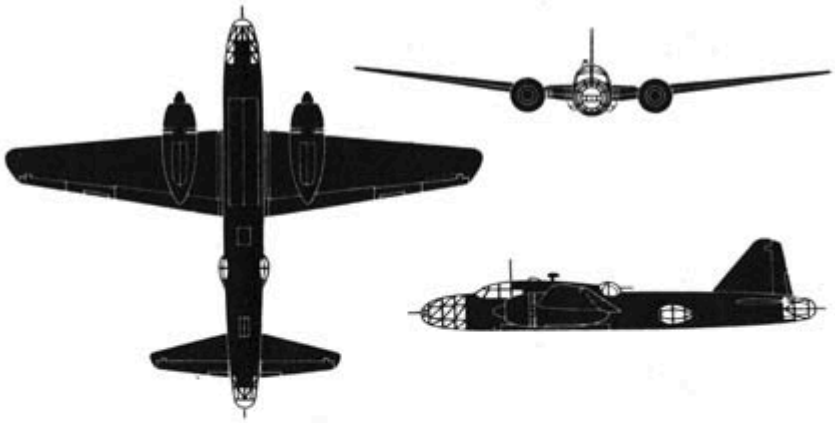
**Mitsubishi G3M «Nell».**
***Tipo:*** **Bombardero de largo alcance.**
***Motor:*** **Dos radiales de 14 cilindros en doble estrella y 1.300 hp.**
***Velocidad max:*** **415 km/h.**
***Armamento:*** **Un cañón de 20 mm en carenaje dorsal y tres ametralladoras orientables en carenados laterales y otro retráctil dorsal; 800 kg de bombas.**
***Historial:*** **Primer vuelo en julio de 1935; entrada en servicio a finales de 1936.**



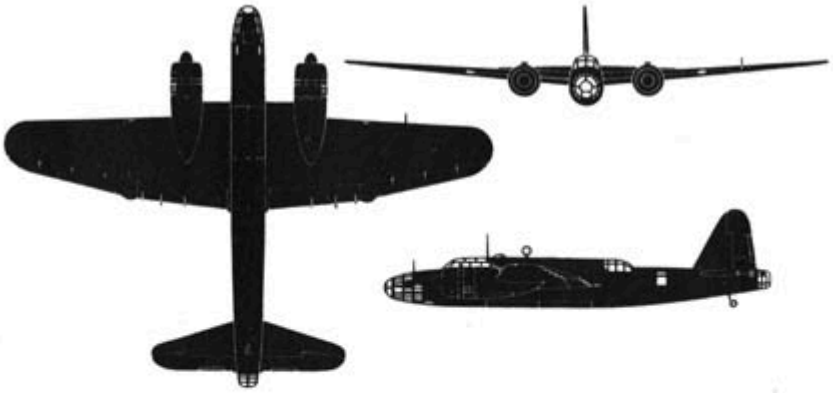
**Mitsubishi G4M «Betty».**
***Tipo:*** **Bombardero y torpedero naval.**
***Motor:*** **Dos radiales de 14 cilindros en doble estrella y 1.530 hp.**
***Velocidad max:*** **455 km/h.**
***Armamento:*** **Tres ametralladoras de 7,7 mm orientables en posiciones de proa, dorsal y ventral. Un cañón de 20 mm orientable en popa y 1.000 kg de bombas o torpedos. Adaptado para llevar al avión suicida Ohka «Baka».**
***Historial:*** **Primer vuelo en octubre de 1939; entrada en servicio abril de 1941.**



**Mitsubishi Ki-21 «Sally».**
***Tipo:*** **Bombardero pesado de siete plazas.**
***Motor:*** **Dos radiales en doble estrella y 1.490 hp.**
***Velocidad max:*** **478 km/h.**
***Armamento:*** **Bodega interna para 1.000 kg de bombas y cuatro ametralladoras de 7,7 mm laterales, en proa, y la de popa accionada por control remoto; una de 12,7 mm en posición dorsal.**
***Historial:*** **Primer vuelo en noviembre de 1936; entrada en servicio en 1937; entregas finales en septiembre de 1944.**



**Mitsubishi Ki-67 Hiryu «Peggy».**
***Tipo:*** **Bombardero/ Torpedero pesado.**
***Motor:*** **Dos radiales de doble estrella y 1.900 hp.**
***Velocidad max:*** **537 km/h.**
***Armamento:*** **Un cañón de 20 mm en torreta dorsal eléctrica y cuatro ametralladoras orientables de 12,7 mm en proa, laterales y cola; carga interna de bombas de 800 kg y en misión suicida hasta 2.900 kg.**
***Historial:*** **Primer vuelo a principios de 1943; entrada en servicio en abril de 1944.**



**Nakajima Ki-49 Donryu «Helen».**
***Tipo:*** **Bombardero pesado de ocho plazas.**
***Motor:*** **Dos radiales de 18 cilindros en doble estrella y 2.500 hp.**
***Velocidad max:*** **490 km/h.**
***Armamento:*** **Un cañón de 20 mm orientable en posición ventral; cuatro ametralladoras de 7,7 mm orientables en cola, laterales y proa.**
***Historial:*** **Primer vuelo en agosto de 1939; entrada en servicio en 1940; últimas entregas en diciembre de 1944.**

# Lecturas recomendadas


ADAMS, Andrew, *The Hagoromo Society of Kamikaze Divine Thunderbolt Corps Survivors: The Cherry Blossom Squadrons Born to Die*, Los Ángeles, California, 1973.

AXELL, Albert, *Gunkokushugi* (Militarismo), Tokio, 1971.

BENEDICT, Ruth, *The Chrysanthemum and the Sword*, Boston, Massachusetts, 1946. (*El crisantemo y la espada*, Alianza Editorial, Madrid, 2003).

BENNETT, Geoffrey, *Naval Battles of World War II*, Nueva York, 1975.

BERGAMINI, David, *Japan's Imperial Conspiracy*, Londres, 1971.

BIX, Herbert, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, Nueva York, 2000.

BREEN, John, y TEEUWEN, Mark, *Shinto in History: Ways of the Kami*, Richmond, 1999.

BUTOW, Robert J. C, *Japan's Decisión to Surrender*, Palo Alto, California. 1954.

—, *Tojo and the Coming of the War*, Princeton, Nueva Jersey. 1961.

BYWATER, Hector, *The Great Pacific War*, Nueva York, 1991. *Chiran Tokko Kichi* (Base *tokko* de Chiran), Chiran Kojo Nadeshikokai (editado por la Sociedad «Franja Rosa» del Colegio Femenino de Chiran), Tokio, 1979.

CLOSTERMANN, Pierre, *Flames in the Sky*, Londres, 1952.

COSTELLO, John, *The Pacific War*, Londres, 1981.

CRAIG, William, *The Fall of Japan*, Nueva York, 1967.

DEACON, F. W., y STORRY, G. R., *The Case of Richard Sorge*, Nueva York, 1966.

FANE, Francis Douglas, *The Naked Warriors*, Nueva York, 1985.

FARAGO, Ladislas, *The Broken Seal: The Story of Operation Magic and the Pearl Harbor Disaster*, Nueva York, 1967.

FEIFER, George, *The Battle of Okinawa. The Blood and the Bomb*, Guildford, Connecticut, 2001.

FEIS, Herbert, *Japan Subdued: The Atomic Bomb and the End of the War in the Pacific*, Princeton, Nueva Jersey, 1961.

GREW, Joseph C, *Ten Years in Japan*, Nueva York, 1944.

HAYASHI, Saburo, *Kogun: The Japanese Army in the Pacific War* (en colaboración con Alvin D. Coox), Quantico, Virginia, 1959.

*Hearings Before the Joint Committee on the Investigation of the Pearl Harbor Attack*, Washington, DC, 1946.

HERSEY, John, *Hiroshima*, Nueva York, 1989. (*Hiroshima*, Ediciones Turner, Madrid, 2002).

HOYT, Edwin Palmer, *The Kamikazes*, Nueva York, 1983.

ICKES, Harold L., *The Secret Diary*, Nueva York, 1954.

IENAGA, Saburo, *The Pacific War: World War II and the Japanese, 1931-45*, Nueva York, 1978.

IKUTA, Atsushi, *Rikugun Koku Tokubetsu Kogekitaishi* (Historia de los escuadrones de Ataque Especial del Ejército), Tokio, 1977.

INOGUCHI, Rikihei; TADASHI, Nakajima, y PINEAU, Robert, *The Divine Wind*, Londres, 1959.

KASE, Hideaki, *Tennoke no Tatakai* (La lucha de la familia Tenno), Tokio, 1973.

—, *Korehodo Gunkaga Utawareteiru Kuniwanai, Watshi no Hanseiki* (No hay ningún otro país donde gusten tanto las canciones de guerra), Tokio, 2001.

KIRIHARA, Hisahi, *Tokko ni Chitta Chosenjin* (Coreanos que entregaron su vida como aviadores *tokko*), Tokio, 1988.

KOLKO, Gabriel, *Main Currents in Modern American History*, Nueva York. 1984.

KUSAYANAGi. Taizo, *Tokko no Shiso: Onishi Takijiro Den* (Filosofía del *tokko*: biografía de Takijiro Onishi), Tokio, 1972.

LAMONT-BROWN, Raymond, *Kamikaze: Japan's Suicide Samurai*, Londres, 1999.

LECKIE, Robert, *Delivered From Evil: The Saga of World War II*, Nueva York, 1987.

MAEDA, Masahiro, *Kaiten no Shiso* (La filosofía del *kaiten*), Tokio, 1985.

MANCHESTER, William, *Goodbye, Darkness. A Memoir of the Pacific War*, Boston, Massachusetts, 1980.

—, *American Caesar*, Nueva York, 1978.

MATSUSHITA, Ryuichi, *Shihei Tokko* (Unidad *tokko* privada) Tokio, 2000. (Ésta es la descripción que el autor dio de la misión suicida del almirante Ugaki en la medida que fue una iniciativa privada).

MILLOT, Bernard, *Divine Thunder: The Life and Death of the Kamikazes*, Nueva York, 1971.

MORISON, Samuel Eliot, *History of US Naval Operations in World War II*, Londres, 1958.

MORRIS, Ivan, *The Nobility of Failure: Tragic Heroes in the History of Japan*, Nueva York, 1975.

MUNSON, Kenneth, *Aircraft of World War II*, Londres, 1969 (*Bombarderos 1939-1945*, San Martín, Madrid, 1969; *Cazas 1939-1945*, San Martín, Madrid, 1971).

NAEMURA, Hichiro, *Rikugun Saigo no Tokkokichi* (La última base kamikaze del ejército), Tokio, 1993.

NAGASAWA, Michio, *Gakuto Shutsujin no Kiroku: Kaigun Yobigakusei, Seishun no Kiroku* (Hojas de servicio de los estudiantes universitarios en la guerra: estudiantes universitarios llamados a filas por la Marina y odisea de su pasión de juventud), Tokio, 2001.

NAGATSUKA, Ryuji, *I Was a Kamikaze*, Londres, 1973.

NAITO, Hatsuho, *Thunder Gods: The Kamikaze Pilots Tell Their Story*, Nueva York, 1989.

NITOBE, Inazo, *Bushido: the Soul of Japan*, Tokio, 2001, 1905. (*Bushido: el alma de Japón*, José de Olañeta, editor, 2002).

O'CALLAGHAN, Joseph (padre de la Compañía de Jesús), *I was a Chaplain on the* Franklin, Nueva York, 1985.

OKUMA, Shigenobu, *Okuma Haku Kajitsutan* (Autobiografía del conde Okuma), Tokio, 1895.

OKUMIYA, Masake, y HORIKOSHI, Jiro, *Zero*, Nueva York, 1956.

O'NEILL, Richard, *Suicide Squads. Axis and Allied Special Attack Weapons of World War II*, Nueva York, 1981.

Pacific War Research *Society, Japan's Longest Day*, Tokio, 1968.

*Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, Japan, 1931-1941*, Vol. II, Washington, DC., 1943.

REISCHAUER, Edwin O., *Japan: The Story of a Nation*, Nueva York, 1974.

ROLLING, B. V. A., y CASSESE, Antonio, *The Tokyo Trial and Beyond*, Londres, 1993.

ROSKILL, capitán S. W., *The Navy at War, 1939-45*, Londres, 1960.

ROSS, Bill, *Iwo Jima: Legacy of Valor*, Nueva York, 1986.

SHERMAN, Frederick C., *Combat Command: the American Aircraft Carriers in the Pacific War*, Nueva York, 1950.

SHERROD, Robert, *History of Marine Corps Aviation in World War II*, Nueva York, 1952.

SLIM, Sir William, *Defeat into Victory*, Londres, 1956.

*Sora no Kanatani: Tokko Obasan no Kaisho* (Más allá del cielo azul: recuerdos de la «Tía Tokko»), Tokio, 1995.

SPECTOR, Ronald H., *Eagle Against the Sun: The American War With Japan*, Nueva York, 1985.

STORRY, Richard, *The Double Patriots*, Londres, 1957.

TAGATA, Takeo *et al, Hien yo! Kessen no Ozora ni Habatake* (¡Hien! Vuela al cielo hacia la batalla decisiva), Tokio, 1991.

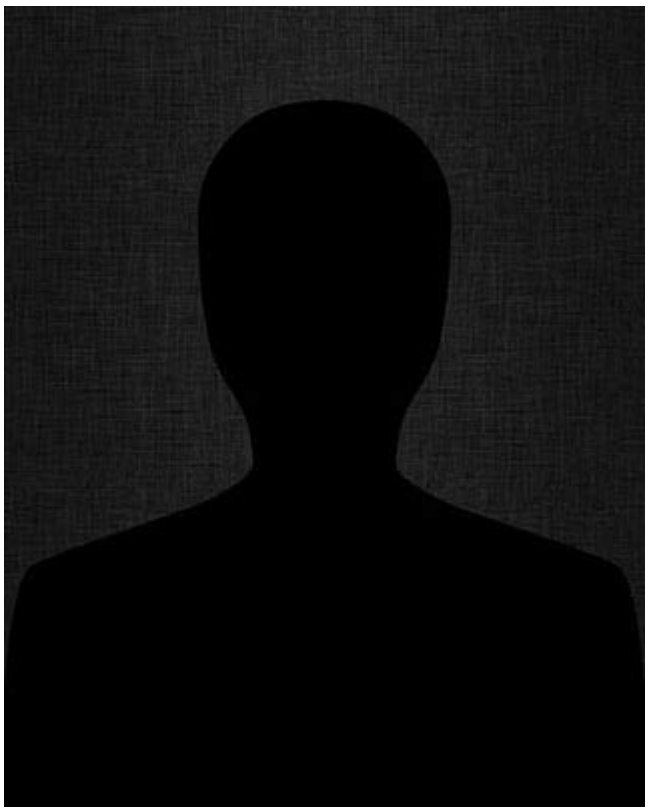
TAKAGI, Toshiro, *Tokko Chiran Kichi* (Base *tokko* de Chiran), Tokio, 1973.

UGAKI, Matome, *Sensouroku* (Anales de las malas hierbas de guerra), Tokio, 1968.

VIDAL, Gore, *United States: Essays 1952-1992*, Nueva York, 1994.

WARNER, Denis, y WARNER, Peggy, *Kamikaze. The Sacred Warriors 1941-1945*, Oxford, 1983.

WHYMANT, Robert, *Stalin's Spy, Richard Sorge and the Tokyo Espionage Ring*, Londres, 1996.



ALBERT AXELL es autor de numerosos libros y artículos sobre Japón, China, Rusia y Mongolia. Estudió Historia, Filosofía y Economía en una Universidad del Medio Oeste de Estados Unidos y fue profesor de la Universidad Sophia de Tokio.

HIDEAKI KASE, prestigioso escritor y conferenciante en su país, Japón, fue corresponsal de United Press International en Tokio y consejero de varios primeros ministros japoneses.

# Notas

[1] Ver Capítulo 6, «Manual del suicida». <<

[2] Según datos comparativos, la esperanza media de vida en EE. UU. es: hombres 73,8; mujeres 79,5. En Gran Bretaña, hombres, 74,8; mujeres, 79,7. <<

[3] Profesor Edwin O. Reischauer de la Universidad de Harvard, que fue embajador de Estados Unidos en Japón en la década de los sesenta. También dijo que Japón, «al estar tan unido, despliega el terrible poder de abalanzarse con fervor hacia un único propósito». Pero se preguntaba también un tanto inquieto si el país había adquirido «una mentalidad aislacionista», «una búsqueda estrecha de miras de sus propios intereses nacionales, en vez de adquirir un espíritu internacional de cooperación y apertura». Aconsejó a Washington que «manejara con cuidado las cuestiones japonesas», diciendo que América «debía mirar el futuro con ellos [los japoneses] o los vería caminar en otra dirección». <<

[4] Sakai fue el piloto japonés más celebrado de la Segunda Guerra Mundial. Participó en 200 misiones de combate y abatió 60 aviones aliados. <<

[5] En japonés las frases son: *Tsuyo no inochi; Kono yo wa kan no yado; Shindar eba koso ikitare; Gosho wa daiji*. <<

[6] Las protestas suicidas no ocurren tan sólo en Japón. En el verano de 1919, un anarquista norteamericano se inmoló cargado de dinamita frente a la residencia en Washington del fiscal general, A. Mitchell Palmer. <<

[7] En Japón hay un santuario sintoísta con el nombre de Gokoku Jihja (templo de la Defensa de la Nación) en todas las prefecturas menos en Tokio, donde está el santuario Yasukuni. Todo miembro de las Fuerzas de Autodefensa (ejércitos de Tierra, Mar y Aire del Japón de la posguerra) que muera en acto de servicio es deificado y enterrado en un Gokoku, según la prefectura a la que pertenezca. Esta cadena de santuarios se creó, según parece, al mismo tiempo que el Yasukuni. <<

[8] Del libro *The Tokyo Trial and Beyond*, de B. V. A. Rolling y Antonio Cassese, Londres, 1993. <<

[9] El almirante Togo y el general Nogi fueron deificados tras su muerte. Togo murió en edad muy avanzada, mientras que Nogi se suicidó junto a su mujer, Shizuko, cuando murió el emperador Meiji siguiendo el ejemplo de los antiguos samuráis que se suicidaban por lealtad a sus maestros que habían partido «al otro mundo». Togo tiene un santuario en Harajuku (Togo Jinja) y Nogi lo tiene en Nogizaka (Nogi Jinja), ambos en Tokio. <<

[10] Poco después del final de la ocupación, Albert Axell, un joven miembro de un escuadrón naval norteamericano de visita en Japón, vio un letrero en el interior de una antigua base de su país que trataba de recordar a los soldados sus orígenes: «Estás en Japón, un país soberano. Eres americano, ¡actúa como americano!». <<

[11] La forma poética *waka* ha permanecido inalterada desde hace unos 2000 años y sigue siendo la más popular de Japón. El primer *waka* que se conoce aparece en el *Nihon Shoki*, anales históricos compilados a partir del *Kojiki* (712 d. C.), que recoge unos 100 *waka*. En Japón, estos poemas eran transmitidos oralmente cuando no había otros medios. <<

[12] Los historiadores japoneses hablan de disturbios en los que japoneses residentes fueron masacrados por tropas chinas. En Tong, por ejemplo, a 20 km al este de Pekín, murieron en julio de 1937 más de 260 personas de nacionalidad japonesa, aunque también hubo chinos entre las víctimas. Casi todo el mundo acepta como un hecho la dura represión de 1937 contra Nanking y otras ciudades, pero muchos historiadores japoneses cuestionan tales acusaciones. <<

[13] La crisis engloba la guerra civil española (aunque comenzó en julio de 1936, pronto se convirtió en una guerra con participación extranjera); «la crisis austríaca» (amenazaba con alargarse, pero en 1938 el país fue invadido por Hitler); en Checoslovaquia los nazis ya estaban calentando motores, de modo que, en septiembre de 1938, el Pacto de Múnich entregó partes vitales del país a las tropas alemanas, que tomaron todo el país seis meses después. Además, hay que añadir a la lista dos sangrientos enfrentamientos fronterizos bastante significativos entre las fuerzas armadas de Rusia y Japón en 1938 y 1939. <<

[14] El gobierno japonés intentó durante toda la guerra del Pacífico negociar por separado con los representantes de Chiang Kai-shek para firmar la paz entre ambos países. Los líderes japoneses creían que Estados Unidos y Gran Bretaña temían que si China abandonaba la guerra, ésta se vería en el mundo como una contienda entre «blancos y asiáticos». En Tokio creían que ésa era la razón por la que EE. UU. colmaba al dirigente chino con todo tipo de ayudas, además de sobornos. <<

[15] Hitler sospechaba del espíritu independiente de Japón. En un monólogo a sus generales en Obersalzburg el 22 de agosto de 1939, les dijo, según la trascripción conservada por el Tribunal Militar Internacional: «Creo que Japón no se unirá a nosotros sin condiciones». <<

[16] Tres de los 11 jueces del tribunal emitieron opiniones contrarias. Fueron: el juez Bernard, de Francia; el juez Pal, de India; y el juez Rolling, de Holanda. Pal era, de los 11 jueces, el único experto en derecho internacional. <<

[17] Tras la guerra, Hideaki Kase entrevistó al príncipe Takamatsu, el hermano menor de Hirohito, que era oficial de la Marina imperial. Kase preguntó al príncipe cómo veía el final de la guerra el día del ataque a Pearl Harbour. «Lo que vi, aunque de manera imprecisa, es que en el Pacífico tendría lugar una batalla naval decisiva, como la de Tsushima en 1905, y que, dada nuestra anticipación, saldríamos victoriosos», rememoró el príncipe. El príncipe intuyó una batalla librada entre enormes acorazados con armas de gran potencia. El Ejército japonés se había entrenado para llevar a cabo una batalla de este tipo contra la flota norteamericana. Es irónico que esta flota, al introducir el primer destacamento especial de portaaviones del mundo (seis plataformas para el ataque a Pearl Harbour), pudiera plantar cara a la era de las «grandes armas». <<

[18] En noviembre de 2001, un ejemplar de *Boei Kenzu* (Estudios de Defensa) publicado por la Escuela Nacional de Defensa decía que en 1944 Japón fabricó más aviones que Gran Bretaña. En efecto, ese año, Estados Unidos fabricó 100 752 aeronaves; Alemania, 39 807; Japón, 28 180 y Gran Bretaña, 26 500. <<

[19] Kusunoki fue ejecutado en el campo de batalla por los hombres de lord Takaoharino. Fue decapitado y, tras la batalla, se confirmó que la cabeza encontrada era la suya. Considerado guardián del trono, en 1897 se inauguró una gran estatua de bronce frente al palacio imperial de Tokio en donde se le representa montado a caballo con casco y armadura. <<

[20] Un general ruso que tomó parte en la batalla, Ivan Shavrov, le dijo al coautor Axell: «En nuestras trincheras, un soldado sujetaba al perro y, cuando aparecían los panzer enemigos, el animal se mostraba ansioso por llegar al tanque y comer bajo él». Así, probablemente, fue cómo Ushiroku conoció esta táctica rusa. Estaba al tanto de los temas militares rusos (había servido en Rusia) y a lo largo de diez años, hasta 1944, tuvo diferentes cargos en el Alto Estado Mayor, llegando a ser subdirector. <<

[21] Toshikazu Kase es el padre del coautor de este libro. <<

[22] Todos los aviones del Ejército y de la Marina se denominaban Tipo XX («tipo» seguido por un número) en función del calendario imperial: 1940 era el año 2600. La Marina adoptó el avión de combate Zero en el año cero. El Tipo 1 fue adoptado en el año 2601. De igual forma, el Ejército adoptó el avión Hien (Tipo 4) en el 2604, es decir, 1944 en el calendario cristiano. Curiosamente, se puede ver la cronología imperial en el monumento existente en el corazón de la ciudad de Yakarta que conmemora la independencia del país. Los indonesios proclamaron su independencia en 1945, cuando Japón se rindió a los Aliados. <<

[23] En tiempos feudales, los guerreros samuráis se ponían debajo de la armadura ramas de cerezo en flor cuando se dirigían al campo de batalla. Es una tradición que cuenta con más de 1000 años de antigüedad. <<

[24] Los documentos de las Fuerzas Aéreas mencionados en este capítulo han sido cedidos por el Instituto de Investigaciones de la Agencia de Defensa —el equivalente al Ministerio de Defensa en Japón—. Aunque los casos citados están relacionados con las Fuerzas Aéreas, indudablemente las Fuerzas Navales tenían casos similares. Los documentos del Ejército estaban clasificados y no han sido publicados con anterioridad. <<

[25] Este extraordinario manual no se ha publicado íntegramente en los países de Occidente y ha recibido muy poca o ninguna atención en los relatos sobre la guerra del Pacífico. <<

[26] Akira Yoshimura, un conocido escritor especializado en historia militar, recuerda haber visto el avión de Doolittle haciendo acrobacias sobre su cabeza el 18 de abril de 1942. Yoshimura tenía por entonces 15 años y en ese momento hacía volar una cometa en el balcón de su casa en Tokio. Vio al piloto y al copiloto con unos llamativos pañuelos amarillos. La gente que asistía al espectáculo tomó nota del número pintado en el avión (40-2344), por eso supo más tarde que era el del general. Los ataques en vuelo rasante sobre los tejados de Tokio de los bombarderos de Doolittle causaron numerosas bajas civiles. (Yoshimura se refirió a sus recuerdos de la guerra en un artículo publicado en la revista *Bungei Shunju*, en mayo de 2002). <<

[27] La madre del coautor de este libro, Hideaki Kase, era católica. Durante la guerra solía visitar una pequeña iglesia que estaba a cargo de un sacerdote alemán que, lógicamente, rogaba a Dios por la victoria japonesa. <<

[28] John le Carré, autor de muchas y muy celebradas novelas de espionaje, recriminó a Occidente por su ceguera política, primero armando a los fanáticos islámicos para que lucharan contra las tropas soviéticas en Afganistán, y luego dándoles la espalda, con el resultado que todos conocemos (*The Sunday Times*, 10 de diciembre de 2000). <<

[29] El diálogo entre Onishi y su familia está extraído de las entrevistas que el biógrafo Taizo Kusayanagi realizó a la señora Onishi en la posguerra. Es posible que haya exagerado la oposición inicial de su marido hacia las Fuerzas de Ataque Especial. No hay que olvidar que no mucho tiempo después, Onishi dijo a Yukio Togawa, corresponsal de guerra del *Mainichi*: «Si todos nosotros mostráramos un espíritu *tokko* [ataque especial], aunque Japón fuera derrotado, la nación no sería destruida». Pero también es posible que Onishi tuviera dos caras, una para el público y otra para sus íntimos. <<

[30] Se diseñó una aleta de madera que se montaba en el torpedo aéreo a fin de que éste no se sumergiera profundamente. A la vez que se aprobó la utilización de «bombas humanas», se dio luz verde al ataque a Pearl Harbour. <<

[31] Referencia a la caída de las flores de cerezo. <<

[32] Nombre con el que también es conocido Japón. <<

[33] Para los japoneses convertirse en una divinidad no es promesa de vida futura o de reencuentro en el Paraíso. El sintoísmo carece de una visión tan definida de la vida futura. No hay cielo ni infierno. Convertirse en *kami* (dios) significa obtener el respeto de la nación. Significa recibir culto en el santuario de Yasukuni. Merece la pena señalar que probablemente en ningún otro país del mundo la población canta canciones militares de forma tan generalizada como en Japón. Aún hoy los jóvenes lo hacen cuando beben cerveza o vino. Pero esto no se debería interpretar como una muestra de espíritu militarista, la mayoría de las canciones japonesas tienen un carácter melancólico. Por cierto que la mayor parte de los japoneses, sin distinción generacional, creen que en el siglo XIX un único japonés bien armado impidió que el país cayese bajo la dominación de la China imperial (la guerra chino-japonesa de 1894) y de la Rusia zarista (la guerra ruso-japonesa de 1904-1905). <<

[34] Un número no inferior trabajaba en las minas de carbón japonesas y en las plantas industriales. Asimismo, miles de «mujeres de consuelo» coreanas trabajaban junto con sus homologas japonesas en los prostíbulos militares de Manchuria, y acompañaban a las tropas en China y el sudeste asiático. También había «mujeres de consuelo» chinas. La elevada remuneración que recibían estas mujeres por sus servicios atrajo a muchas de las que trabajaban en los prostíbulos de Japón y Corea. Dicho sea de paso, la prostitución era legal en Japón, Europa y en muchas partes de Estados Unidos. <<

[35] En 1964 Karashima, ya jubilado, escribió sobre Kim San Pil en la edición de abril de la popular revista mensual japonesa *Bungei Shunju*. <<

[36] En 1910, el último emperador coreano firmó un tratado por el que Corea quedó anexionada a Japón. <<

[37] Algunos estudiosos japoneses sostienen que, técnicamente hablando, Corea no era una colonia japonesa, basándose en la afirmación de que los dos países se habían unido virtualmente. En todo caso, muchos oficiales superiores coreanos sirvieron en el Ejército imperial de Japón, incluidos generales bajo cuyo mando lucharon soldados japoneses. No obstante, al final de la guerra resurgió con fuerza el nacionalismo coreano. <<

[38] El joven diplomático Toshikazu Kase fue nombrado oficial de prensa de la delegación japonesa en la conferencia naval. Cuando estaba celebrando una conferencia de prensa, repartió cigarrillos británicos «555» y dijo que sentía mucho que no existiese la marca «333». <<

[39] En octubre de 1944 el *Musashi* fue hundido en aguas filipinas por aviones estadounidenses procedentes de portaaviones. El *Shinano* fue torpedeado y hundido por un submarino estadounidense unas horas después de partir del puerto de Yokosuka, en una travesía de prueba tras su botadura en noviembre de 1944. <<

[40] El capitán de corbeta, comandante Fuji, proporcionó estos detalles a Hideaki Kase. <<

[41] El *Intrepid* sobrevive aún en forma de museo permanente, amarrado a un muelle del río Hudson en la ciudad de Nueva York. <<

[42] El torpedo accionado por oxígeno, Tipo 93, que empezó a ser utilizado en 1933, se lanzaba desde naves de superficie. Tenía 9 metros de largo, 61 centímetros de diámetro y un alcance impresionante: 40 000 metros a 36 nudos o 20 000 metros a 48 nudos. No dejaba estela en el agua. Sólo Japón consiguió desarrollar un torpedo accionado por oxígeno durante la Segunda Guerra Mundial. El Tipo 93 fue reconvertido en el «tristemente famoso Kaiten». La versión del Tipo 93 que lanzaban los submarinos era el Tipo 95. <<

[43] El Gobunko se construyó para proteger al Emperador y a la Emperatriz de los bombardeos y fue su residencia durante el último mes de la guerra. El refugio estaba cubierto con un techo de hormigón de tres metros de espesor. <<

[44] Los Tres Santuarios Sagrados son: el santuario dedicado a la diosa del Sol, Amaterasu Omikami, en el centro; el santuario dedicado a los espíritus de los antiguos emperadores; y el santuario dedicado a todas las divinidades del país. <<

[45] Los apuntes documentales sobre Hirohito están basados en entrevistas que Hideki Kase hizo al *udoneri* (guardia personal) Kikuchi, al gentilhombre de cámara Mitsui y a otros gentilhombres, a los asistentes militares de Hirohito y a otros oficiales. <<

[46] Quince años después del bombardeo de Hiroshima, Albert Axell visitó el escenario de la tragedia y sobre un puente de la ciudad vio el contorno ennegrecido de un ser humano vaporizado por la bomba. <<

[47] Desde hace aproximadamente una década, los japoneses se han vuelto mucho menos reservados a la hora de criticar a Estados Unidos. Por ejemplo, algunos dirigentes y comentaristas conservadores se han esforzado por encontrar una equivalencia en las atrocidades cometidas durante la Segunda Guerra Mundial. Por lo que respecta al historial de guerra de Japón, cada cierto tiempo vuelve a suscitarse la llamada «controversia de los libros de texto». En el verano del 2001, una serie de países asiáticos, entre los que estaban China y Corea del Sur, protestaron contra lo que, según ellos, era una tendencia de Tokio a «blanquear sus desmanes» en China y otros lugares antes y durante la guerra. Se trata de la publicación de libros de texto de historia para escolares que incluyen modificaciones que algunos críticos extranjeros consideran antihistóricas. <<

[48] Del 24 al 25 de agosto de 1990 se invitó a Hideaki Kase a dar el discurso de apertura de la última reunión de Grupo Conjunto 509 del Ejército del Aire de EE. UU., que había lanzado la bomba en Hiroshima. La reunión tuvo lugar en Utah, en la antigua base de los cuerpos de Ejército del Aire de EE. UU. Kase dice: «Le dije al general Paul Tibbets, piloto el avión que lanzó la bomba, y a un público de alrededor de 800 veteranos con sus familias, que no había necesidad de lanzar la bomba en Hiroshima porque Japón ya había decidido solicitar la paz». Al oír esto, alrededor de cuatro quintas partes del público abandonó la sala y se puso a cantar en el pasillo canciones patrióticas en señal de protesta. A los veteranos que protestaron, dice Kase, «les impactó mucho saber que no habían salvado unos cuantos millones de vidas con la bomba, sino que habían participado en una carnicería inútil». Aquella tarde se celebró una cena en una vieja pista de aterrizaje, en donde había hecho pruebas la unidad que había lanzado la bomba atómica antes de despegar con destino a una isla del Pacífico y luego a Hiroshima, a principios de agosto de 1945. <<

[49] Era costumbre que cada piloto kamikaze escribiera un *waka* de despedida, una versión algo más larga del *haiku*, un género de poesía japonés de tres versos. Estos poemas son parte fundamental de la cultura japonesa, ambos son una forma de expresión capital del sentimiento del pueblo, por no decir la preferida. Sería correcto decir que los japoneses tienden a ser más líricos que filosóficos. Los *waka* han unido a la gente desde muy antiguo. De hecho hasta el Emperador patrocinaba competiciones nacionales de poesía ya desde el período Heian (desde el 794 hasta el siglo XII). A los ganadores, entre los que había agricultores, pescadores y gente de todo tipo de profesiones, se les invitaba a palacio al principio del nuevo año y su poema era leído en presencia del Emperador. La costumbre continúa hasta hoy. La lectura poética de Año Nuevo se llama *utakai hajime*, o «el comienzo de la fiesta de la poesía». <<

[50] Por supuesto que no todos los soldados británicos eran igual de ingenuos. A algunos que conocían Japón les parecían inexactas las sesiones informativas militares. Habían visto que los japoneses eran quizás el pueblo más higiénico del mundo. No sólo les encantaba darse un baño a diario, sino que además se ponían mascarillas cuando estaban constipados. Curiosamente, la impresión que tenían los soldados y marineros rusos durante la guerra ruso-japonesa de 1904-1905 era muy diferente. Se dice que en cierta ocasión, un soldado ruso que viajaba en el ferrocarril Transiberiano hacia Extremo Oriente dijo que los japoneses eran una «raza salvaje», de costumbres primitivas. Pero un marinero que había estado en Nagasaki le atajó diciendo: «Son un pueblo encantador y muy limpio, mucho más culto que usted o que yo». (Extraído de *Con los rusos en Manchuria*, de Maurice Baring, Londres, 1905). <<

[51] Puede leerse una versión fidedigna de la historia del «Rambo ruso» en *This is Russia* (Londres 1943), de Hubert Griffith. <<

[52] Los informes cuentan que los alemanes tuvieron la habilidad de crear hasta 5 falsos Berlín en los alrededores de la capital para confundir a los pilotos británicos al comenzar la lucha aérea. Lo mismo sucedió con Hamburgo, donde también se imitaron varios complejos químicos. <<

[53] Ronald James Wren, que vio kamikazes en acción cuando sirvió en la Marina Real [británica] en la guerra del Pacífico, hace una observación interesante:

> Cualquiera podría ser piloto kamikaze, incluso muchos que nunca se imaginaron que lo eran. No es un papel que determinado grupo de gente, llamado kamikaze, está obligado a desempeñar. Es más bien un estado de ánimo que le viene a uno en determinada etapa de la vida. Entonces uno se hace piloto kamikaze, o se convierte en alguien dispuesto a serlo.

Wren citó el caso del comandante estadounidense Charles J. Loring, de Portland, Maine, quien, en noviembre de 1952, durante la guerra de Corea, cuando su caza F-80 fue alcanzado, decidió estrellarlo contra las baterías enemigas, destruyéndolas y perdiendo la vida. <<

This file was downloaded from Z-Library project

*Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.*

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library